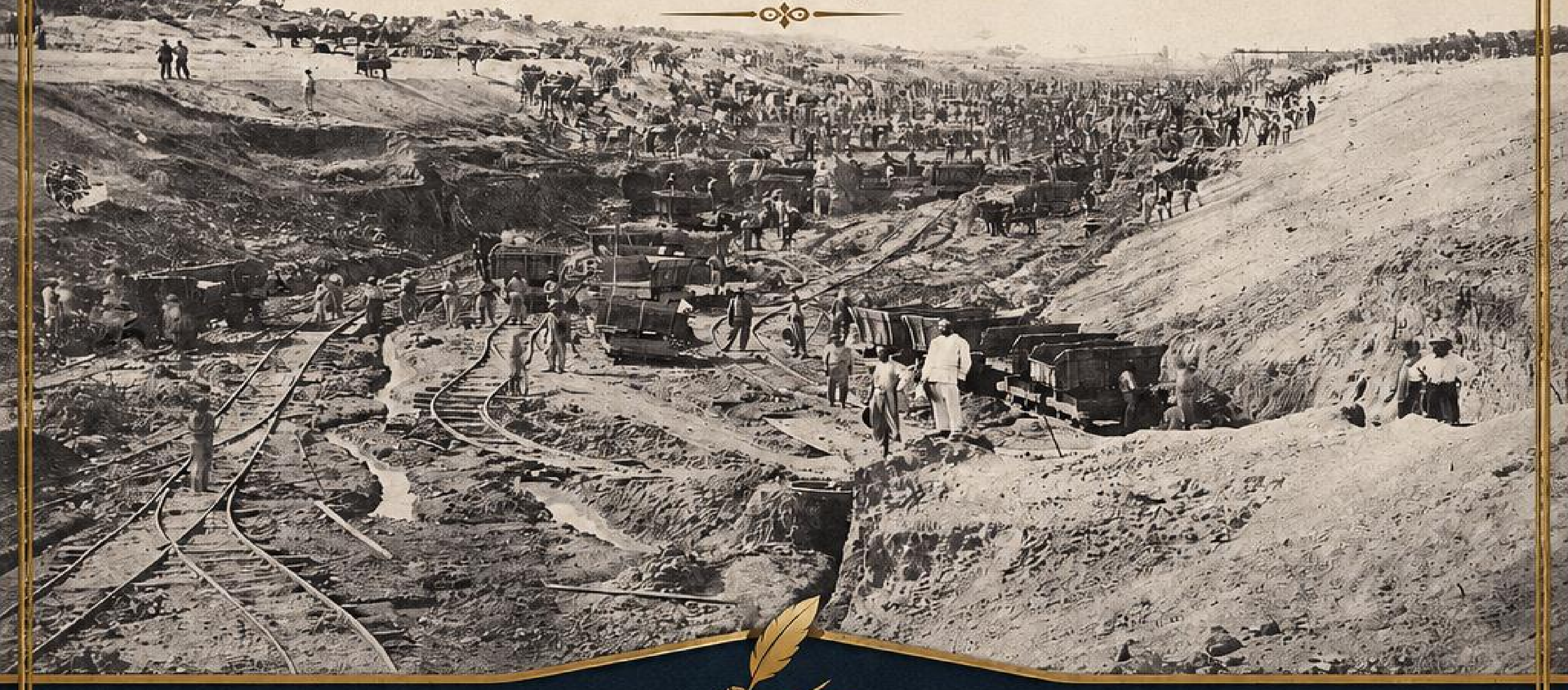
تاريــخ ورجال

دور مديريَة الشرقيـة في حُفرُ قنَاة السّوَيس

1859م - 1869م



حسن محمد حسون

عضو الجمعية المصرية للدراسات التاريخية

عضو إتحاد كُتاب مصر

تاريخ ورجال

دور مديرية الشرقية في حفر قناة السويس

١٨٥٩م - ١٨٦٩م

حسن محمد حسون

عضو الجمعية المصرية للدراسات التاريخية

عضو إتحاد كتاب مصر

Contents

الإهداء

إلى روح كل من شارك في هذا المشروع وضرب بفأسه

وحمل التراب على كتفه ورأسه وتحمل كل هذه المخاطر

والصعاب وجاد بأعز ما يملك مسلما أمره لله.

حسن محمد حسون

المقدمة

الحمد لله مدبر الدهور، ومدور الأعمار والشهور، ورفع أقواما ووضع آخرين، وقصّ علينا في كتابه المبين، أخبار الأوّلين منهم والآخرين، وجعل قصصهم تبصرة لأولي الأبصار، وتذكرة لأولي الألباب، وأشهدأن لا إله إلا الله ذو الجلال والإكرام الذي عرفنا الماضي ومنتهاه، {وَذَكِّرْهُم بِأَيَّام اللَّهِ إن فِي ذَلِكَ لآيات لِكُلّ صَبَّار شَكُورٍ} أَي بوقائعها التي وقعت على الأُمم السابقة، وأشهد أن سيدنا محمد اعبده ورسوله سيد الأوّلين والآخرين، صلى الله عليه صلاة مادام الليل والنهار وعلى آله وتابعيه، وسلم تسليما كثيرا.

أما بعد فلما كان في القرون الماضية،من وقع لهم وقائع وسير، وحوادث لها أثر وعبر، فقد أردت من خلال هذا البحث في تحديد فترة زمنية ماضية، وسنوات معدودة فانية قدم فيه أبناء مصر التضحيات الغالية، وجادوا بأجسامهم البالية في صحراء جرداء عارية، وشمس في الصيف ساطعة، وشتاء قارس وسماء ممطرة،ولما كانت مديرية الشرقية أقرب المديريات إلى منطقة حفر قناة السويس وترعة الماء العذب المعروفة بترعة الإسماعيلية فكانت بحكم موضعها صاحبة أهم دور في هذا المشروع العملاق الضخم، فأجبر الكثير من أبناء مديرية الشرقية وغيرها من المديريات على العمل بالحفر بالليل والنهار وعلى أضواء المشاعل في درجات الحرارة العالية وبرودة الشتاء وقسوته وفق نظام السخرة([1])، وتعرض الكثير منهم للأمراض والهلاك نتيجة لذلك، ولما كان من بنود المشروع حفر ترعة الماء العذب المعروفة بالترعة الحلوة الإسماعيلية، فقد بلغ عدد العمال الشرقاويين الذين عملوا في ترعة الماء العذب من القصاصين إلى نفيشة وحدها على مقربة من بحيرة التمساح من ١٩إبريل سنة١٨٦١إلى ٢٣يناير سنة ١٨٦٢ ميلادية ١٨٤٧٠عاملا بالسخرة من مديرية الشرقية وحدها([2]).

ونظام السخرة شائع ومعروف عند جميع الأمم. ولقد كان معمولا به عند بعض الشعوب إلى عهد قريب، وكانت الحكومات في السابق تستخدم الفلاحين في جباية الضرائب وفي تنظيم أعمال السخرة كإقامة السدود، وحفر الترع وتطهيرها، وإقامة المباني العامة دون مقابل.
ولقد أردت من خلال هذا البحث أن أذكر بعضا مما تعرض له أجدادنا وخاصة من أبناء مديرية الشرقية، وإلقاء الضوء على تلك الفترة العصيبة من سنة ١٨٥٩م

---

[1] ـ السخرة: مَا سخرته من دَابَّة أَو رجل بِلَا أجر وَلَا ثمن يُقَال هم سخرة وَمن يسخر مِنْهُ النَّاس، والسخرة: من يسخر من النَّاس.، المعجم الوسيط: ،،،جـ١، صـ٤٢١، مجمع اللغة العربية بالقاهرة، إبراهيم مصطفي / أحمد الزيات / حامد عبد القادر / محمد النجار: الناشر: دار الدعوة

[2] ـانظر الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٨،٢٢٤٧، والملاحق، والوثيقة المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٩٠، منشأة المعارف الحديثة، الطبعة الأولى ١٩٥٨م، الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٨.

إلى سنة ١٨٦٩م وهي الفترة التي استغرقت مشروع حفر قناة السويس وفي بداية المشروع حفر ترعة الماء العذب المعروفة بالترعة الحلوة، حيث بذل هؤلاء الفلاحون أرواحهم وجهدهم وسال عرقهم على هذه البقعة الطيبة من أرض مصر الخالدة، وقد بحثت في كثير من المصادر والمراجع التي تحدثت عن تلك الفترة العصيبة من تاريخ مصر كي أبين لأبناء محافظتي الشرقية وغيرهم من أبناء مصر كيف كان هذا الجهد وهذا العطاء الذي قدمه أبناء مصر وخاصة أبناء مديرية الشرقية، الذين يستحقوا أن تذكر تضحياتهم وأعمالهم النبيلة الخالدة وإلقاء الضوء على الدور الذي قامت به بلاد المديرية لإتمام هذا المشروع الضخم العملاق،وسوف أقوم بتناول هذا الموضوع من خلال العناصر التالية:

أولا-أهمية موقع مديرية الشرقية في حفر ترعة الماء العذب وقناة السويس.

ثانيا-دور مديرية الشرقية في الإمداد والتموين.

ثالثا-دور أبناء مديرية الشرقية في حفر ترعة الماء العذب وحفر قناة السويس.

رابعا-أثر المشروع في مديرية الشرقية.

أهمية الموضوع وأسباب اختياره

إن مشروع حفر قناة السويس الذي من بنوده حفر ترعة الماء العذب ذلك المشروع الضخم العملاق الذي ضحى فيه أبناء مصر بأرواحهم الطاهرة الزكية طواعية وكرها وما لاقوه من عنت ونصب فصبروا وفوضوا أمرهم إلى الله حتى تم مرادهم بإكمال هذا المشروع بفضل التضحيات التي بذلوها، ولما كان أهالي مديرية الشرقية بمدنها وقراها قد تحملت العبء الأكبر من تلك المشروع فأردت أن ألقي الضوء على بعض التضحيات التي قدموها.

الدراسات السابقة

لقد سبق طرح موضوع قناة السويس وتاريخها وأعمال السخرة وما قام به المصريون من أعمال عظيمة في حفر قناة اللسويس إلا أن هذا البحث قد خصص الجزء الأكبر منه إلقاء الضوء على مديرية الشرقية ودور أبناء هذا الأقليم في إتمام هذا المشروع، ونذكر بعض المراجع التي تحدثت عن حفر قناة السويس أذكر منها:

١-د/ عبد العزيز محمد الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس.

٢-د/ مصطفى الحناوي: قصة قناة السويس.

٣-د/ محمد صالح منسي: مشروع قناة السويس.

٤-د/ عبد الحميد أبو بكر: قناة السويس.

٥-جورج حليم كيرلس: قناة السويس تاريخها وأهميتها.

أولا موقع وحدود مديرية الشرقية في تلك الحقبة التاريخية

تقع مديرية الشرقية في جنوب شرق الدلتا، وتنحصر الشرقية بين خطى عرض ٢٠ ٣٠ ، ٥ ٣١ شمالا، وخطى طول ١٥ ٣١ شرقا، ولهذا الموقع أهمية اقتصادية وحربية منقطعة النظير، لارتكاز الشرقية على قناة السويس المحور العالمي في التجارة والحرب وعلى وادي طميلات الطريق التاريخي القديم.

وسطح مديرية الشرقية مرتفع في الجنوب وينحدر إلى بحيرة المنزلة شمالا، وتمتد مديرية الشرقية نحو قناة السويس شرقا يعرف باسم وادي طميلات، ويمكن للمسافر الذي يسير في بلاد الصالحية والتل الكبير وبلبيس بوجه خاص أن يرى الصحراء التي تطل على الأراضي الزراعية، ومن أهم الترع في مديرية الشرقية ترعة الإسماعيلية، وبحر مويس([١])، وبحر أبو الأخضر والبحر الشبيني.
أما عن المناخ: فيتأثر مناخ الشرقية لمجاورته للصحراء، وقد تتخطى درجة الحرارة في الصيف الأربعين درجة مئوية.

كما تقع مديرية([٢]) الشرقية([٣]) على طول امتداد شرق الدلتا، يحدها البحر المتوسط وبحيرة المنزلة شمالا، ومحافظة الدقهلية شمالا وغربا، والقليوبية جنوبا، ويحدها شرقا برزخ السويس قناة السويس حاليا.كما كان يمر بها من هذا الجانب الشرقي وادي طميلات، المعبر التاريخي الهام الذي مر به الفرس والعرب، وأخيرا يحد الشرقية من هذه الجهة حالياً محافظة الإسماعيلية، وبورسعيد(٤).

والشرقية:

كانت تعرف قديما بالحوف الشرقي الذي يشمل على بلاد مديرية القليوبية، وبلاد مديرية الشرقية وبلاد مركز ميت غمر والقسم الجنوبي من بلاد مركز أجا وبعض بلاد مركز السنبلاوين بمديرية الدقهلية، وفي سنة ٧١٥هـ أمر الملك

[١] ـ بحر مويس: هو أحد فروع النيل القديمة التي أخذت تضمحل إلى أن وصلت إلى حالتها الراهنة، (علي رفاعه الأنصاري: الشرقية وسينا، صـ٢٤).

[٢] ـ كانت مصر في عهد الفتح العربي إلى أوائل الدولة الفاطمية مقسمة من جهة الإدارة إلى ثمانين كورة صغيرة ، وكانت الكورة تعادل في مساحتها المركز بالمديرية في وقتنا الحاضر، وفي سنة ٧١٥هـ أمر الناصر محمد بن قلاوون بفك زمام القطر المصري باسم الروك الناصري فتغيرت كلمة كورة بالأعمال أي النواحي وفي سنة ٩٣٣هـ في أوائل الحكم العثماني فك زمام القطر المصري وغيرت كلمة الأعمال باسم ولاية وفي سنة ١٢٤١هـ غيرت كلمة ولاية إلى مأمورية وفي سنة ١٢٤٩هـ غير محمد علي كلمة مأمورية إلى مديرية، (محمد رمزي: القاموس الجغرافي للبلاد المصرية القديمة حتى سنة ١٩٤٥، جـ ١، قسم٢، صـ٢٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ١٩٩٤م).

[٣] ـ الشرقية هي: مصاقب للضواحي من شماليها مما يلي جهة المقطّم، والقليوبية من جهة الشمال أيضا، وهو من أعظم الأعمال وأوسعها. إلا أن البساتين فيه قليلة بل تكاد أن تكون معدومة، لاتصاله بالسّباخ وبداوة غالب أهله، وآخر العمران فيها من جهة الشّمال الصّالحيّة، وما وراء ذلك منقطع رمال على ما تقدّم ذكره في المنقطع عنها من جهة الشرق، ومقرّ ولايته مدينة بلبيس، (القلقشندي أحمد بن علي: صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، جـ٣، صـ٤٥٩، دار الكتب العلمية، بيروت/ لبنان).

[٤] ـ محمد فتحي الشاعر: الشرقية في عصري سلاطين الأيوبيين والمماليك، دار المعارف، القاهرة ١٩٩٧م، صـ٥، عبد الفتاح حسن إبراهيم وآخرون: الشرقية وسيناء، صـ٤ وما بعدها، بحث تنشره منطقة الزقازيق التعليمية، سنة١٣٦٨هـ/١٩٤٩م (لمجموعة أساتذة بمحافظة الشرقية)، ومن أبناء بلبيس الذين كتبوا عنها في هذا الكتاب حضرة صاحب المعالي: عبد الفتاح حسن إبراهيم، إبراهيم محمد النجار، والمربية الفاضلة قدرية المنياوي، وحضرة صاحب العزة حسن بك جوهر، عبد العزيز بك الشاهد مفتش التعليم الأولي، الشرقية ،عدد ديسمبر سنة١٩٦٥م، دار التحرير للطباعة والنشر، صـ٥.

الناصر محمد بن قلاوون بفصل إقليم جديد باسم الأعمال القليوبية نسبة إلى قليوب التي كانت قاعدتها وذلك لتخفيف الأعمال الإدارية والمالية عن والي الشرقية الذي كان مقره في ذلك الوقت بلدة بلبيس.

وفي سنة ١٢٢٨هـ أصدر محمد علي أمرا بتتبع مركز ميت غمر والبلاد التي كانت تابعة إلى الشرقية من بلاد مركزي أجا والسنبلاوين إلى مديرية الدقهلية، وبذلك أصبحت الشرقية قاصرة على المراكز والبلاد التي تدخل في اختصاصها الحالي وقاعدتها مدينة الزقازيق([1]).

مديريةالشرقية:-

كانت مصر في عهد الفتح العربي الإسلامي حتى أوائل الدولة الفاطمية، مقسمة من جهة الإدارة إلى ثمانين كورة صغيرة، أي إلى ثمانين قسما، وكانت الكورة تعادل في مساحتها المركز بالمديرية في وقتها الحالي(٢)، ويستفاد مما ورد في كتاب الكنائس والأديرة، لأبي صالح الأرميني، أن هذا التقسيم قد ألغى في عهد الدولة الفاطمية، واستبدل به تقسيم آخر نقله أبو صالح عن قائمة محررة في سنة ٤٦٩هـ/١٠٧٦م، ومنها يتبين أن مصر كانت مقسمه في ذلك العهد إلى ٢٢إقليما أي كورة كبيرة، منها ١٣ في الوجه البحري وهي: الشرقية، المرتاحية، الدقهلية، الأبوانية، جزيرة قويسنا، الغربية، السمنودية، المنوفية، فوه والمزاحمتين، النستراوية، جزيرة بني نصر، البحيرة، حوف رمسيس، وفي سنة ٧١٥ هـ /١٣١٥م أمر الملك الناصر محمد بن قلاوون بفك زمام القطر المصري باسم الروك([3]) الناصري، فتغيرت كلمة كورة بالأعمال أي النواحي، وفي سنة ٩٣٣هـ / ١٥٢٧م أي في أوائل الحكم العثماني فك زمام القطر المصري، وغيرت كلمة الأعمال باسم ولاية(٤)، وفي سنة ١٢٤١ هـ/١٨٢٦م غيرت كلمة ولاية باسم المأمورية، وفي سنة١٢٤٩هـ/١٨٣٣م غير محمد علي كلمة مأمورية باسم مديرية، وهذا هو الاسم المعتمد في التقسيم الجغرافي والإداري إلى اليوم، من هذا البيان نعرف أن إقليم الشرقية تكون باسمه الحالي في عهد الدولة الفاطمية، وكان

---

[1]- محمد رمزي: القاموس الجغرافي للبلاد المصرية القديمة حتى سنة ١٩٤٥، جـ١، قسم١، صـ٧٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ١٩٩٤م

٢- محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢،صـ٢٢.

[3]- الروك: كلمة قبطية معناها قياس الأرض بالفدان وتثمينها أي تقدير درجة خصوبتها لتقدير الخراج عليها، ويقابل الروك في وقتنا الحاضر عملية المساحة،(محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم١، صـ٩).

[4]- محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢، صـ٢٢.

قبل ذلك مقسما إلى عدة كور صغيرة، كل كورة قائمة بذاتها، ثم ضم بعضها إلى بعض، وسميت الشرقية لوقوعها في الجهة الشرقية من الوجه البحري، وفي سنة ١٣١٥ هـ أطلق عليها اسم ولاية الشرقية، وفي سنة ١٨٢٦م قسمت الشرقية إلى مأموريات وكانت كل مأمورية قائمة بذاتها، وفي سنة ١٨٣٣م ضمت هذه المأموريات بعضها إلى بعض، فأصبحت إقليما واحدا باسم مديرية الشرقية، وقاعدتها الآن الزقازيق(١).

مراكز مديرية الشرقية

١- مركزبلبيس:-

أنشئ في سنة ١٨٢٦م باسم قسم بلبيس، وجعل مقره بها وكانت دائرة اختصاصه في ذلك الوقت تشمل ١٥٢ بلدة من بلاد مديرية الشرقية، وفي سنة ١٨٧١م سمى مركز بلبيس، ولا يزال بها إلى اليوم(٢).

قسم العزيزية:-

أنشئ فى سنة ١٨٢٦م باسم قسم العزيزية، وجعل مقره بها، وكانت دائرة اختصاصه في ذلك الوقت تشمل٨٥بلدة، إلى أن نقل ديوان القسم في سنة ١٨٥٤م إلى منيا القمح(٣).

٢- مركز منيا القمح:-

نظرا لبعد ناحية العزيزية عن طرق المواصلات العامة، نقل ديوان قسم العزيزيةإلى منيا القمح في سنة١٨٥٤م، وسمى بها، وفي سنة ١٨٧١مسمى مركز منيا القمح، ولا يزال بها إلى اليوم(٤).

مركز الصوالح:-

[1]– محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢، صـ٢٢.

٢– محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢، صـ٢٢.

[3]– محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢، صـ٢٣ .

[4]– محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢، صـ٢٣ .

أنشئ في سنة ١٨٢٦مباسم قسم الصوالح، وجعل مقره بها، وكانت دائرة اختصاصه في ذلك الوقت تشمل ٧٦بلدة من بلاد مديرية الشرقية، ولعدم صلاحية مبانيها لسكن الموظفين نقل ديوان القسم في سنة ١٨٣٤م إلى ناحية العلاقمة، مع بقائه باسم قسم الصوالح ومقره بناحية العلاقمة، وفي سنة ١٨٨٤م نقل إلى ديوان المركز إلى بلدة هيهيا، مع بقائه باسم مركز الصوالح، إلى أن سمى مركز هيهيا في سنة ١٨٩٦م(١).

٣- مركز هيهيا:-

نظرا لبعد ناحية العلاقمة عن طرق المواصلات، صدر قرار في سنة١٨٨٤م بنقل ديوان مركز الصوالح، من ناحية العلاقمةإلى بلدة هيهيا، مع بقائه باسم مركز الصوالح، وفي ٢٢فبراير سنة ١٨٩٦م صدر قرار بتسميته مركز هيهيا، ولا يزال بها إلى اليوم(٢).

قسم أبو كبير:-

أنشئ في سنة ١٨٢٦م باسم قسم أبو كبير، وجعل مقره بها، وكانت دائرة اختصاصه في ذلك الوقت تشمل ٤٥ بلدة من بلاد مديرية الشرقية، وألغي في سنة ١٨٦٣م حيث أنشئ بدلا منه مركز العارين(٣).

مركز العارين:-

أنشئ بأمر عال فى ٢٩ ذي الحجة سنة ١٢٧٩هجرية /١٦ يونيه سنة ١٨٦٣م باسم قسم العارين، وجعل مقره بها، وكانت دائرة اختصاصه فى ذلك الوقت تشمل ٨٨ بلدة من بلاد مديرية الشرقية، وفي سنة١٨٧١م سمى مركز العارين، وفي سنة ١٨٨٤م نقل ديوان المركز إلى بلدة فاقوس، مع بقائه باسم مركز العارين حتى سنة ١٨٩٦محيث سمي مركزفاقوس(٤).

١- محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢، صـ٢٣ .
٢- محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢، صـ٢٣ .
٣- محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢، صـ٢٣.
٤- محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢، صـ ٢٤

٤- مركز فاقوس:-

نظرا لبعد ناحية العارين عن طريق المواصلات العامة، صدر قرار في سنة١٨٨٤م بنقل ديوان مركز العارين إلى ناحية فاقوس، مع بقائه باسم مركز العارين، وفي ٢٢فبرايرسنة١٨٩٦م صدر قرار بتسميته مركز فاقوس، ولا يزال بها إلى اليوم(١).

قسم شيبة النكارية:-

أنشئ في سنة١٨٨٢مباسم قسم شيبة، وجعل مقره بها، وكانت دائرة اختصاصه تشمل في ذلك الوقت٨٦ بلدة من بلاد مديرية الشرقية، ولعدم صلاحية مباني هذه القرية لسكن موظفي القسم، نقل ديوانه إلى بلدة القنايات(٢).

٥- مركز القنايات:-

في سنة١٨٦٤م نقل ديوان القسم من بلدة شيبة النكاريةإلى ناحية القنايات، وفي سنة١٨٧١م سمي مركز القنايات، وكان مقره كفر محمد مباشر أحد ثقى بلدة القنايات، التي كانت تتكون في ذلك الوقت من كفر محمد مباشر، وكفر خليل إبراهيم، وكانا منفصلين ولكل كفرعمدة قائم بإدارتها، وبقي المركز من ناحية القنايات إلى أن نقل إلى الزقازيق في سنة١٨٩٦م، مع بقائه باسم القنايات حتى سنة١٨٩٦م، حتى سمي مركز الزقازيق(٣).

٦- مركز الزقازيق:-

نظرا لبعد ناحية القنايات عن طريق المواصلات العامة، صدر قرار في سنة١٨٨٤م بنقل ديوان مركزالقنايات إلى مدينة الزقازيق، مع بقائه باسم مركز القنايات، وفي ٢٢فبرايرسنة١٨٩٦م صدر قرار بتسميته مركز الزقازيق، ولا يزال بها إلى اليوم(٤).

١- محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢، صـ٢٤.
٢- محمد رمزي: القاموس الجغرافي ، جـ١ ، قسم٢ ، صـ٢٤.
٣- محمد رمزي: القاموس الجغرافي ، جـ١ ، قسم٢ ،صـ٢٤.
٤- محمدرمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢، صـ٢٤.

٧- مركز الإبراهيمية:-

أنشئ في سنة١٨٨١م وجعل مقره بها، وكان دائرة اختصاصه تشمل في ذلك الوقت ٦٢بلدة من بلاد مديرية الشرقية، وفي سنة ١٨٨٤م نقل ديوان المركز إلى ناحية كفر صقر إحدى قرى هذا المركز التي بها محطة السكة الحديدية، مع بقاء المركز باسم الإبراهيمية حتى سنة١٨٩٦م حين سمي مركز كفر صقر(١).

٨- مركز كفر صقر:-

نظرا لبعد ناحية الإبراهيمية عن طرق المواصلات العامة، صدر قرار في سنة١٨٨٤م بنقل ديوان مركز الإبراهيميةإلى ناحية كفر صقر، لوجود محطة السكة الحديدية فيها، وتوسطها بين بلاد المركز، مع بقائه باسم مركز الإبراهيمية، وفي٢٢ فبرايرسنة١٨٩٦م صدر قرار بتسميته مركز كفر صقر، ولا يزال بها إلى اليوم(٢).

[١]- محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢، صـ٢٤.
[٢]- محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢، صـ٢٤.

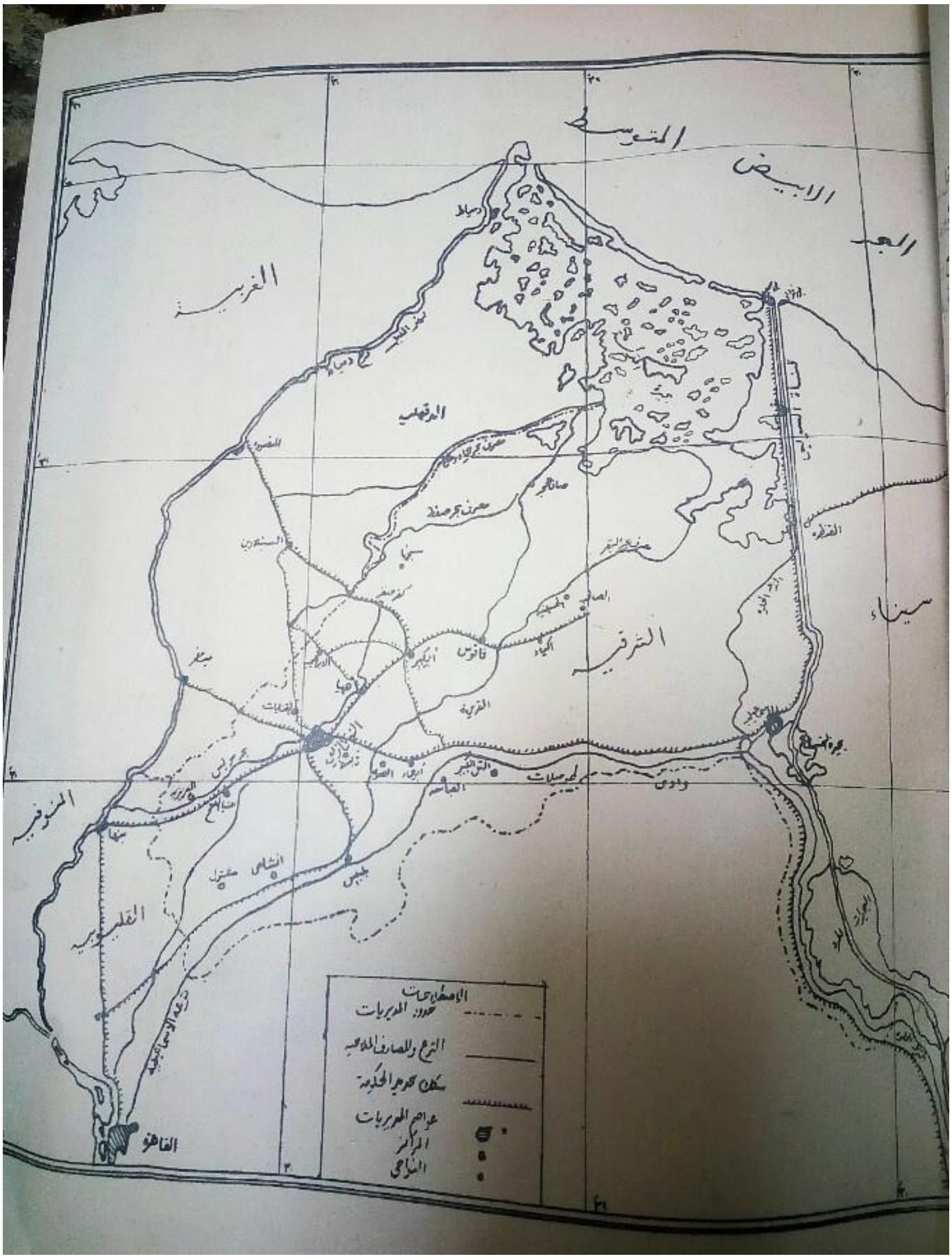
٩ـ مركز أبو حماد:ـ

بتـاريخ ٨ أبريـل سنـة١٩٤٠م صـدر قـرار مـن وزارة الداخليـة بإنشـاء مركـز جديد بمديرية الشرقية يسمى مركز أبـو حمـاد، ويكـون مقره بلـدة أبـو حمـاد، ويتكون من٤٠ بلدة منـها ٣٦من بلاد مركز الزقـازيق، وأربعـة مـن بـلاد مركـز هيـهيـا تفصـل ومـا يتبعـها مـن الملحقـات، وتنضـم كلـها إلـى مركـز أبـو حمـاد، وبذلك أصبحت مديرية الشرقية من سبع مراكز في ذلك الوقت مجموع قراها ٤٣
قرية القديمة منـها ٢٢٦ ، والحديثة ٢٠٤(١)،.ومن المراكز المستحدثة أخيرا مركز أولاد صقر ومركز مشتول السوق والقرين.

---

[1] ـ محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢ ، صـ ٢٤.

خريطة موقع مديرية الشرقية



المحاولات السابقة لحفر قنال السويس

إن أوّل من تحقق على يديه شق قناة تصل بين البحر المتوسط والبحر الأحمر هو سنوسرت الثالث أحد فراعنة السلالة الثانية عشر (٢٠٠٠-١٨٠٠ قبل الميلاد)، ولمّا حكم ملك الفرس داريوس مصرَ سنة ٥١٠ قبل الميلاد أدخل على تلك القناة تحسينات كبيرة، وفي سنة ٢٨٥ قبل الميلاد أعاد حفر القناة كلها بطلميوس الثاني، وفي سنة ٩٨ قبل الميلاد أعاد الرومان استعمال القناة بعد أن أُهملَت في أواخر عهد البطالسة([1]).

وأمّا في عهد المسلمين لمّا فتح العرب المسلمون مصر، ووُلّي عليها عمرو بن العاص ٦٤١-٦٤٤م-، خطر له أن يحفر قناة تصل مباشرة بين البحرين المتوسط والأحمر، وتشقّ السهل المنبسط القليل الارتفاع، الممتد جنوبي "فرما"، وهي مدينة كانت قائمة على مقربة من موقع بور سعيد الحالي. ولكن الخليفة عمر بن الخطّاب عارض هذا المشروع، إذ جاء من يُنبّهه إلى أنّ شق البرزخ يُعرّض مصر كلها لطغيان مياه البحر الأحمر، فأمر الخليفة بالاكتفاء بإعادة قناة الرومان القديمة، لكي يتسنّى للسفن السفر إلى الحجاز واليمن والهند، وبذلك أعاد العرب قناة الرومان إلى الملاحة من الفسطاط إلى القلزم، في أقل من ستة أشهر، وكان هذا الخليج يمر بمدينة بلبيس([2])، وأوصله بخليج نيخوس القديم الذي كمله دارا ملك الفرس واجتمع من الخليجين خليج واحد كان ينتهي إلى مستنقع المالح([3]).

ومما تقدم يُعلم أن خليج تارجان وأدريان هما بجملتهما خليج واحد وهو خليج القاهرة الممتد في الصحراء في آخر أرض الزراعة، وكان أوله بقرب باب اللون المعروف بقصر الشمع وينتهي إلى البرك المرة في الصحراء وبطليموس مده إلى السويس([4]).

وقد سميت هذه القناة بقناة أمير المؤمنين، واستُخدمت زهاء ١٥٠سنة، لتنشيط التبادل التجاري بين البلاد العربية وأنحاء المعمورة كافة، وخاصة لنقل الحجاج إلى بيت الله الحرام، على أن الخليفة العبّاسي أبا جعفر المنصور([5]) أمر بردمها في

---

[1] -انظر علي باشا مبارك، جـ١٨، صـ١٢٥.

[2] - علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١١٩، حسن إبراهيم حسن: تاريخ عمرو بن العاص، صـ١٤٣، القاهرة، ١٩٢٤م، مطبعة القدس.

[3] -علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١١٩.

[4] -علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٢٠،١١٩.

[5] - عبدالله بن محمد بن علي بن العباس، أبو جعفر، المنصور: (٩٥ - ١٥٨ هـ = ٧١٤ - ٧٧٥ م):
ثاني خلفاء بني العباس، وأول من عني بالعلوم من ملوك العرب. كان عارفا بالفقه والأدب،مقدما في الفلسفة والفلك، محبا للعلماء. ولد في الحميمة من أرض الشراة قرب معان، وولي الخلافة بعد وفاة أخيه السفاح سنة ١٣٦ هـ وهو باني مدينة بغداد أمر بتخطيطها سنة ١٤٥ وجعلها دار مكه توفي ببئر ميمون من أرض مكة محرما بالحج.ودفن في الحجون بمكة ومدة خلافته ٢٢ عاما (الزركلي: الأعلام، جـ٤، صـ١١٨،١١٧).

نهاية القرن الثامن، حين خرج عليه محمد بن عبد الله بن حسن بن الحسن بن علي بن أبي طالب،رضي الله عنه، بالمدينة ليقطع عنها الميرة فسدّ إلى الآن، قلت أنا: وأثر هذا الخليج إلى الآن باق عندا لخشبي([1])،كيلا تستخدم في نقل المؤن إلى أهل المدينة الذين تمرّدوا على سلطته، فتعطّلت بذلك الصلة مع البحرين مدة أحد عشر قرنًا، وهذا الخليج أراد أبو الحسن عليّ بن محمد بن عليّ بن الساعات بقوله:

رقصت لها الأغصان،إذ...أثنىالحمامعليه سجعا

متعطف كالأيمذع...راحين خيف فضاق ذرعا

وإذا تمرّ بها لصّبا،...فاطر ببسيف صار درعا

متساويا تسفنه... خفضا،براكبها ورفعا

مثلا لعقارب أقبلت...فوق الأراقم، وهي تسعى([2])

ولم تتوقف المحاولات قديما ففي ١٧ سبتمبر ١٨٤٧م بدأت أعمال البعثة الفرنسية من القاهرة إلى القلج جنوب الخانكة ثم إلى الزوامل ومنها إلى بلبيس، وفي ٩ نوفمبر اجتمعت البعثة عند بحيرة التمساح، وقد قررت اللجنة في ١٠ نوفمبر نحو الشمال في اتجاه بلويز وباشرت دراستها في تلك المنطقة([3]).

وفي أثناء إقامة الفرنسيين في مصر، إثر الحملة الفرنسية بقيادة نابليون بونابرت، درس المهندسون الذين رافقوا الحملة العسكرية، النيل والبحر الأحمر وبرزخ السويس، وبحث علماء الآثار عن بقايا الأقنية القديمة. ولم يكن من السهل على "ديلسيبس" إقناع المسئولين بفكرة فتح القناة، بسبب المخاوف القديمة من طغيان مياه البحر التي كانت تراود أفكار الناس. وَلما تحقق لَدَى الْعُمُوم بإجماع الْعلمَاء إن مسطح الْبَحْرين متساو سعى المسيو فردينان ديليسبس قنصل فرنسا فِي مصر العملة من المصريين قهرا بالطريقة الَّتِي كَانَت متبعة فِي الأعمال العمومية وان تدفع لَهُم الشّركَة الأجر من طرفها لمن عمره اقل من اثْنَتَيْ عشرَة سنة قرشا صاغا يوميا وَمن زَاد سنه عَن ذَلِك تكون أجرته من قرشين أَو نصف إِلَى ثَلَاثَة قروش وَذَلِكَ خلاف الجراية الَّتِي تُعْطِي لكل وَاحِد مِنْهُم وَقيمتهَا قِرْش صاغ([4])، وَاشْترط على الشّركَة إنشاء إسبتاليات (مشافي) وترتيب أطباء لمعالجة المرضى على طرفها وَلَوْلَا هَذِه الشُّرُوط لما أمكن الشّركَة إتمام هَذَا الْمَشْرُوع وَعدم وجود شَرط مثله كَانَ سَببا فِي عدم نجاح مَشْرُوع فتح برزخ بنما لَان الشّركَة لم تَجِد عمالا بِهَذِهِ الصّفة يكونُونَ موجودين([5])، واحتفظت الشركة لنفسها بحق حجز أجر خمسة عشر يوما من كل عامل كضمان عدم تركه العمل([6]).

[1] - بينها و بين الفسطاط ثلاث مراحل، فيه خان، وهو أول الجفار من ناحية مصر وآخرها من ناحية الشام، (ياقوت الحموي: معجم البلدان، جـ٢، صـ٣٧٣، ابن شمائل البغدادي: مراصد الإطلاع، جـ١، صـ٤٦٨).

[2] - ياقوت الحموي: معجم البلدان، جـ٢+، صـ٣٨٦.

[3] - محمد صالح منسي: مشروع قناة السويس بين اتباع سان سميت وفردينال ديليسبس، دراسة وثائقية للجهود الفنية والدبلوماسية من أجل شق طريق مائي في برزخ السويس حتى سنة ١٨٥٦م، صـ١٠٩، نسخة مهداة من المؤلف إلى الجمعية المصرية للدراسات التاريخية اطلعت عليها في المكتبة.

[4] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٣٨.

[5] - محمد فريد بك: تاريخ الدولة العلية العثمانية، صـ٥٦٧ وما بعدها.

[6] - انظر علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٢٩،١٣٠، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٣٨.

وستطاع ديلسيبس في الحصول على فرمان من سعيد باشا وَالِي مصر إذ ذَاك يخوله امتيازا بتشكيل شركَة عمومية لإتمام هَذَا الْعَمَل.وَبعد مساع لَا مزِيد عَلَيْهَا تحصل على هَذَا الفرمان مؤرخا ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ وَمِمَّا جَاءَ فِيهِ أن يكون الخليج المزمع أنشاؤه ملكا للشَّرِكَة مُدَّة ٩٩ سنة[1] تبتدئ من يَوْم فَتحه للملاحة وان يجوز لَهَا إنشاء خليج آخر يصل بَين النّيل والخليج المالح وان تتنازل لَهَا الْحُكُومَة عَن الأراضي الأميرية الْغَيْر صَالِحَة للزِّرَاعَة الَّتِي تمر الترعة الحلوة فِيهَا بِشَرْط أن تزرعها الشّركَة على مصاريفها وأخيرا أن لَا يعْمل بِهَذَا الفرمان وَلَا يبتدئ فِي الْعَمَل إلا بعد تَصْدِيق الْبَاب العالي عَلَيْهِ وقد تقرر أن يكون مجرى القناة من اتجاه الشمال نحو الجنوب، بين بحيرة تانيس والسويس بطول المنخفض الممتد من بحيرات المنزلة والبلاح والتمساح والبحيرات المرة الصغرى والكبرى، بطول يقترب من ١٦٠ كيلو مترا بدون احتساب السدود المقامة في البحر على أن يصل العمق إلى ٨ أمتار[2].

واستمر فردينان ديلسيبس(٣) في بذل مساعيه مستفيدًا من صداقته للخديوي محمد سعيد، الذي أصدر فرمانًا في تشرين الثاني من عام ١٨٥٤ يُعطي امتياز فتح القناة إلى ديلسيبس، وصدَّق الباب العالي امتياز القناة في تشرين الثاني ١٨٥٨، وكانت مدة الامتياز ٩٩ سنة. ويبلغ طولها ١٩٥ كم، ومتوسط عرضها ٦٠ مترا وعمقها ١٣ مترا وتسير مع الحافة الشرقية لبحيرة المنزلة قي خط مستقيم حتى بحيرة التمساح، ثم تنحرف شرقًا إلى البحيرات المرة، فخليج السويس. وكان شق القناة هدفًا من أهداف الحملة الفرنسية على مصر سنة ١٧٩٨م، وقد رفض محمد على هذا المشروع محذرًا من زيادة الأطماع الغربية قي مصر، ثم أقنع فردينائد ديليسبس الوالي سعيد بالمشروع، فشرع قي شق القناة قي (أبريل ١٨٥٩م). وقد تم حفر القناة على عهد الخديوي إسماعيل[4] سنة ١٨٦٩م، واستتبع شق القناة زيادة أطماع الدول الأوربية فيها، إلى أن احتل الإنجليز مصر سنة ١٨٨٢م.

---

[1] - أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ١٩٣، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٧، محمد فريد بك: تاريخ الدولة العلية العثمانية، صـ٥٦٩.

[2] - أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ٢٥٣، محمد السيد سليم: تأميم شركة قناة السويس، صـ٢٠٣، لورا لونج: ديليسبس وقناة السويس، صـ١٢٨.

[3] - فردينان ديلسيبس:١٨٠٥م/١٨٩٤م نائب قنصل فرنسا بالإسكندرية، اعتزل السياسة سنة ١٨٤٩، صديق محمد سعيد باشا والي مصر، (جورج حليم كيرلس: قناة السويس من القدم إلى اليوم، صـ٥٨، دار المعارف، الطبعة الثانية، مصطفى الحناوي: قضية قناة السويس، صـ٥١، الهيئة العامة لقصور الثقافة، الطبعة الثانية ٢٠٠٦م)..

[4] - الخديوي إسْمَاعِيل (١٢٤٥ - ١٣١٢ هـ = ١٨٣٠ - ١٨٩٥ م): إسماعيل (باشا) بن إبراهيم بن محمد علي الكبير: خديو يمصر. ولد في القاهرة، وتعلم بها ثم في فرنسا. وولي مصرسنة ١٢٧٩ هو هوأول من أطلق عليه لقب الخديوية منرجا لأسرته. كان مولعا بالهندسة والرسم والتخطيط في طفولته، ولما ولي اتجه إلى تنظيم المدن وإنشائها. وفي أيامه أوصلت أسلاك البرق (التلغراف) وسكك الحديد إل ببلاد السودان، وأقيمت المنارات في البحر الأحمر وبنيت مدينة (الإسماعيلية) وأنشئ المتحف المصري والمكتبة الخديوية (المصرية) وتألفتشركات المياه والغاز في القاهرة والإسكندرية، وأقيم مرفأ الثانية،وتم حفر قناة السويس وكان افتتاحها سنة ١٢٨٦ هـ - ١٨٦٩ م،ونكبت مصر بإنشاء المحاكم المختلطة (سنة ١٨٧٦ م) وكان مسرفا في الإنفاق على ملاذّه وعلى مشروعاته. ولي مصر وعليهامن الدين ثلاثة ملايين جنية. واعتزلها وعليها نحو مئةمليون جنية. وأنشأ حكومة دستورية. ورضي بالمراقبة الأجنبية لخزائن مصر. وطلبت حكومتا إنجلترا وفرنسا من حكومة الآستانة عزله،

إن أهمية إيصال الْبَحْر الأحمر بالبحر الأبيض الْمُتَوَسّط لم تخف على أُحْدُ بل الْكل مُسلم بهَا وَلذَلِك فطن لَهَا قدماء المصريين ووجدوا اتِّصَالًا بَين الْبَحْرين لَكِن على غير الصُّورَة الَّتِي عَلَيْهَا قنال السويس الْآن فقد قَالَ هيرودوت المؤرخ اليوناني الشهير: حينما وفد على مصر وساح في أرضها وذلك قبل المسيح عليه السلام بخمسمائة عام بأن نيخوس بن أبسامتكس هو أول من شرع في اتصال النيل بالبحر الأحمر ولم يتمه، ثم دخلت مصر في حكم الفرس في زمن دارا ملك الفرسشرع فيه مرة ثانية فأتمه، وجعل طوله أربعة أيام ملاحية وعرضه بحيث تمر فيه سفينتان، وكان يُملأ بماء النيل ومبدؤه فوق مدينة بوبسط([1]) بقليل بقرب مدينة باطموس([2])، ثم يتبع سير الأودية بعد أن يبعد عن الجبل في جهة الجنوب ويصب في البحر([3]).

أولا الطرق والقنوات الملاحية القديمة

قناة الفراعنة سيزوستريس أو ترعة الفراعنة (سنة1887 ق.م)، ففي عهد فرعون مصر سنوسرت الثالث كانت السفن القدمة من البحر الأحمر تسير في الفرع البلويزي، وهو أول فروع النيل السبعة من جهة الشرق، وكان يمتد حتى بوبسط (تل بسطة بالزقازيق) ثم يتجه شرقا إلى أبو صوير ومنها إلى السويس على البحر الأحمر، ومازالت آثار هذه القناة حتى اليوم محاذاة لمجرى قناة السويس حتى اليوم، وقد حُفرت قناة المياه العذبة في مجرى القناة القديمة نفسها([4])، وفي عام ٦١٠ قبل الميلاد في عهد نخاو الثاني امتلأت القناة بالأتربة مما أدى إلى عزل البحر الأحمر عن البحيرات المرة، وقد قام نخاو الثاني بإعادة حفر القناة، وقد نجح في وصل النيل بالبحيرات المرة([5]). لقد قام دارا الأول ملك الفرس بإعادة الملاحة في القناة مارا بوادي الطميلات، وإدخال بعض التحسينات عليها، ثمم ربط النيل بالبحيرات([6])، وفي عهد الرومان أعادوا استخدام قناة للملاحة لضرورات التجارة، لذلك قام الأمبراطور الروماني تراجان عام ٩٨ ميلادية بحفر وصلة جدديدة عرفت بقناة تراجان، وكانت تبدأ من بابليون([7]) عندرفم الخليج

فعزل سنة ١٢٩٦ هـ (١٨٧٩ م) وقضى بقية أيامه في أوربة وتركية إلى أن توفي في الآستانة، ونقلت جثته إلى القاهرة، (الزركلي: الأعلام، جـ١، صـ٣٠٨).

[1] - تل بسطة التي بجوار مدينة الزقازيق.

[2] - مدينة بطموس هي: التي خلفتها قرية التل الكبير الآن، وكان مبدأ هذا الخليج قربها، (حسن إبراهيم حسن: تاريخ عمرو بن العاص، صـ١٤٣، حاشية رقم١).

[3] - علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١١٩، حسن إبراهيم حسن: تاريخ عمرو بن العاص، صـ١٤٣.

[4] - رأفت غنيمي الشيخ: الإسماعيلية بوابة مصر الشرقية، صـ٥٠، الفجر للطباعة والنشر، ط١ ١٩٩٠م، محمد نبيل:قناة السويس تاريخ مستقبل وطن، صـ٧، دار النيل للطباعة والنشر، القاهرة ٢٠١٧م.

[5] - محمد نبيل: قناة السويس، صـ٨.

[6] - [6] - رأفت غنيمي الشيخ: الإسماعيلية، صـ٥٠، محمد نبيل: قناة السويس، صـ٨.

[7] - الباء الثانية مكسورة، واللام ساكنة، وياء مضمونة، وواو ساكنة ونون، وهو اسم عام لديار مصر بلغة القدماء، (ياقوت الحموي: معجم البلدان، جـ١، صـ٣١١، دار صادر، بيروت ١٩٩٥م).

حتى العباسة لتتصل بالفرع القديم الذي يصل بوبسط بالبحيرات المرة، واستمرت هذه القناة تعمل إلى أن أندثرت مع إضمحلال الإمبراطورية الرومانية([1]).

قناة أمير المؤمنين

تحدثنا مسبقا عن الطرق والقنوات السابقة قبل الفتح الإسلامي لمصر وذكرنا عندما فتح الفرس مصر عام ٥٢٥ قبل الميلاد حفروا قناة نخاوا، والتي ربطت النيل بالبحر الأحمر، بمحاذاة وادي السدير "وادي الطميلات" فيما بعد ، وكانت من قبل تسمى قناة سيزوستريس فأعاد الفرس حفرها، وكانت هذه الترعة تخترق ترعة الإسماعيلية بعض أجزائها الآن(٢)،ولعل من أشهر ماقام به عمرو بن العاص، هو حفر خليج تراجان الذي يصل النيل بالبحر الأحمر، ويسهل الاتصال بالجزيرة العربية، ويؤمن طريقًا أفضل للتجارة الشرقية، يبتدئ هذا الخليج من شمالي بابليون، ويتجه شمالًا بشرق إلى بلبيس، ثم ينحرف شرقًا إلى بحيرة التمساح ليخرج من جنوبي هذه البحيرة إلى البحيرات المرة، ويبلغ البحر الأحمر عند السويس([3])،وقد اكتفى عمرو بن العاص بإصلاح خليج تراجان والذي كان أدريان([4]) مده إلى النيل بقرب بابليون، وكان هذا الخليج يمر بمدينة بلبيس([5])،وكان سبب حفر هذا الخليج في عهد عمرو بن العاص على ما أخرجه السيوطي عن ابن عبد الحكم عن الليث بن سعد، أن الناس بالمدينة أصابهم جهد شديد في خلافة عمر عام الرمادة فكتب إلى عمرو بن العاص وهو بمصر من عبد الله أمير المؤمنين إلى عمرو بن العاص سلام عليك أما بعد فلعمري يا عمرو ما تبالي إذا شبعت أنت ومن معك أن أهلك أنا ومن معي فيا غوثاه ثم يا غوثاه([6])، فكتب إليه عمرو بن العاص: لعبد الله عمر أمير المؤمنين، من عمرو بن العاص؛ أما بعد فيالبيك ثم يالبّيك! قد بعثت إليك بعير أوّلها عندك وآخرها عندي. والسلام عليك ورحمة الله([7]).

---

[1] - [1] - محمد نبيل: قناة السويس، صـ٨.

[2]- محمد فتحي الشاعر: الشرقية في عصري سلاطين الأيوبيين والمماليك، صـ ٧، محمد عبد الرحمن قمحاوي: الشرقية وسيناء، صـ١٥٩، محمد صالح منسي: مشروع قناة السويس، صـ١١٠.

[3]- محمد سهيل طقوش: تاريخ الخلفاء الراشدين الفتوحات والإنجازات السياسية، صـ٣١٧، دار النفائس، الطبعة الأولى، ١٤٢٤هـ،٢٠٠٣م.

[4]- أدريان: قيصر، أحد ملوك الروم، ومن الناس من يسميه أندرويانوس،ومنهم من يقول هو ريانوس، قالو في تاريخ مدينة رومة، وولي الملك أدريان قيصر أحدملوك الروم، وكانت ولايته إحدى وعشرين سنة، (المقريزي: المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، جـ٣، صـ٢٥١، طبعة دار الكتب العلمية).

[5]- حسن إبراهيم حسن: تاريخ عمرو بن العاص، صـ١٤٣.

[6]- ابن عبد الحكم عبد الرحمن بن عبد الله:: فتوح مصر والمغرب، صـ١٩٠، مكتبة الثقافة الدينية، ١٤١٥، المقريزي أحمد بن علي: المواعظ والاعتبار، جـ٣، صـ٢٥١، دار الكتب العلمية، بيروت، الطبعة الثانية ١٤١٨هـ، السيوطي عبد الرحمن بن أبي بكر: حُسن المحاضرة في تاريخ مصر والقاهرة، جـ١، صـ١٥٦، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم، دار إحياء الكتب العربية، الطبعة الأولى، القاهرة ١٣٨٧هـ/١٩٦٧م، حسن إبراهيم حسن: تاريخ عمرو بن العاص، صـ١٤٣.

[7]- ابن عبد الحكم عبد الرحمن بن عبد الله:: فتوح مصر والمغرب، صـ١٩٠، مكتبة الثقافة الدينية، ١٤١٥، المقريزي: المواعظ والاعتبار، جـ٢، صـ٢٥٢.

فانصرف عمرو وجمع الناس لحفر هذا الخليج الذي يبدأ من النيل والذي يقال له خليج أمير المؤمنين إلى القلزم السويس حاليا، فلم يأت الحول حتى فرغ وجرت فيه السفن فحمل فيه ما أراد من الطعام إلى المدينة ومكة، فنفع الله بذلك أهل الحرمين، ثم لم يزل يحمل فيه الطعام حتى في خلافة عمر بن عبد العزيز ثم ضيعه الولاة بعد ذلك([1])، وقد ذكر الكندي أن عمرا حفره في سنة ثلاث وعشرين وفرغ منه في ستة أشهر وجرت فيه السفن ووصلت إلى الحجاز في الشهر السابع، وقد بنى عليه عبد العزيز بن مروان قنطرة في ولايته على مصر، ولم يزل يحمل فيه الطعام حتى حمل فيه عمر بن عبد العزيز ثم أضاعته الولاة بعد ذلك فترك وغلب عليه الرمل فانقطع وصار منتهاه إلى ذنب التمساح من ناحية القلزم([2])، وعند البدء في مشروع حفر قناة السويس كان لزاما حفر ترعة الماء العذب المعروفة بالترعة الحلوة الإسماعيلية.

ثانيا :أهمية ترعة الماء العذب في إتمام مشروع قناة السويس

لقد ترتب على حفر ترعة الماء العذب تعمير كثير من الأماكن شرق الترعة وتزايد الكثافة السكانية وإنشاء تجمعات سكنية، واستزراع الأراضي الصحراوية، فلقد جلبت ترعة الماء العذب الحياة والحركة إلى مناطق صحراوية جرداء لا زرع فيها ولا ماء، ولقد كان من النتائج المترتبة على حفر ترعة الماء العذب أن أصبحت هذه الترعة شريانا مائيا يربط القاهرة بالإسماعيلية ومن ثم يمر بها سفراء الدول والقناصل وأمراء أوربا وغيرهم من الشخصيات البارزة الذين يذهبون لمتابعة أعمال الحفر في قناة السويس([3]).

وتأتي أهمية ترعة الماء العذب بالنسبة لمشروع قناة السويس حيث كانت المصدر الأساسي للاكتفاء الذاتي للعمال من ناحية احتياجاتهم للمأكل والمشرب، واستقرار العامل النفسي للعمال حيث كان العمال في بادئ الأمر يعتمدون على الآبار التي لا تسد رمقهم، واستخدمت الشركة لهذا الغرض عددا كبيرا من البراميل، واستأجرت عددا ضخما من الجمال قُدِر ما بين 1500 إلى 1600 جملا ([4])، ويكفي أن نذكر أن قافلة الجمال كانت تأخذ أربعة أيام في ذهابها من القنطرة إلى مورد الماء وفي عودتها منه، وإذا تأخر وصول القافلة وهو أمر كان يحدث غالبا كان الموت يحصد العمال حصدا([5])، وكانت الجمال تسير في قوافل قوام كل

---

[1] - ابن عبد الحكم عبد الرحمن بن عبد الله:: فتوح مصر والمغرب، صـ١٩٠، السيوطي: حُسن المحاضرة، جـ١، صـ١٥٧، ياقوت الحموي: معجم البلدان، جـ٢، صـ٣٨٦، دار صادر، بيروت، الطبعة الثانية ١٩٩٥م، علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٢٠، حسن إبراهيم حسن: تاريخ عمرو بن العاص، صـ١٤٤.

[2] - أبو المحاسن بن تغري بردي: النجوم الزاهرة، جـ٤، صـ٤٤، وزارة الثقافة والإرشاد، دار الكتب، مصر.علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨"، صـ١٢٠.

[3] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٦.

[4] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٣٢.

[5] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٣٢.

قافلة عدد يتراوح بين عشرة جمال وعشرين جملا ومعها العدد اللازم من الجماليين ورئيسهم الذي يكون في مقدمة القوافل ([1]) وكان معظم العمال يلوذون بالفرار من ساحات الحفر حين يستشعرون الخطر الداهم بسبب نفاد كميات الماء وتأخر وصول مقادير أخرى فيلتمسون النجاة بالهرب قبل أن يدركهم الموت.

وكذلك أستخدمت الترعة الإسماعيلية في نقل البضائع من مأكل ومشرب واحتياجات الشركة من عمالة وقطع غيار وآلات وغيرها، وقد تقدم أحد كبار أصحاب القوارب في الزقازيق إلى الشركة في سنة 1862 م يعرض عليها أن يتولى بمفرده كافة عمليات النقل في ترعة الماء العذب من الزقازيق إلى نهاية الترعة عند بحيرة التمساح على أن يخصص لهذا الغرض مائة سفينة متوسطة حمولة كل منها عشرة أطنان وقبلت الشركة هذا العرض، وكان من آثار هذا الاتفاق أن استقرت أمور النقل إلى حد كبير في ترعة الماء العذب وزادت مقادير الأطعمة التي ترسل للعمال([2])، وكذلك علف الحيوانات ومهمات الحفر حتى بلغ ما أرسل من تلك الحاجات على هذه الترعة 1200 طن شهريا.

ويجب أن لا يغيب عن الذهن أن وجود الماء العذب أدى إلى تحسن الحالة العامة في جهات البرزخ وسهل على القسم الطبي مكافحة الأمراض ومواطن القزارة بقامة المغاسل والحمامات.

الشروع في حفر ترعة الماء العذب من القصاصين إلى نفيشة

هذه الترعة تبدأ من النيل بجوار قصر النيل) الآن بجوار شبرا (وتصل إلى قناة السويس عند الإسماعيلية، ثم تتفرع إلى فرعين أحدهما يسير إلى السويس والآخر إلى بور سعيد، وطول هذه الترعة 129 كيلو متر من فمها إلى نفيشة، و 89 كيلو متر من نفيشة إلى السويس، وقد احتفرت شركة قناة السويس جزءا منها وأكمل إسماعيل حفرها، وهذه الترعة تروي مديريتي القليوبية والشرقية وجهات قناة السويس([3]).

لقد حرص ديليسبس على أن يشاهد سعيد باشا خلال رحلته إلى أماكن الحفر نشاط الشركة في الناحيتين الرئيسيتين التي كانت تركز جهودها فيهما في ذلك الوقت وهما أولا: ترعة الماء العذب وقد أبحر فيها سعيد باشا وهو في طريقه إلى البرزخ حتى قرية محفر([4]) في مديرية الشرقية، وقد رغب سعيد باشا من هذه الزيارة أن ينشط العمل في حفر هذه الترعة حتى تصل إلى بحيرة التمساح

---

[1] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٣٢.
[2] - الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤١.
[3] - عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جـ٢، صـ٩، الهيئة العامة للكتاب.
[4] - وردت في قوانين ابن مماتي وفي تحفة الإرشاد وردت محرفة باسم المجفر وفي التحفة المحفر، ووقد ألغيت وحتها وأضيف زمامها إلى ناحية الديدمون بمركز فاقوس، (محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم١، صـ١٠٧).

ومن ثم تمتد في اتجاه الجنوب لتبلغ مدينة السويس في وقت وجيز دون أن يؤثر ذلك على نشاط الشركة في النواحي الأخرى([1]).

ولقد أعتمد العمال في بادئ الأمر على حفر الآبار الذي أقاموها بأيديهم، فكانوا يزرعون الفجل والكرات لعدم توفر الطعام إلا الخبز الجاف، وكان المقاول يحتجز منها ثمن الخبز وثمن الماء([2]).

ولما حفرت ترعة الإسماعيلية الحلوة كما يطلق عليها أهالي الشرقية، وهى تتبع المجرى القديم لخليج أمير المؤمنين، وكان الغرض من إنشائها عام ١٨٦٠ميلادية، أنها تمد البلاد الواقعة على قناة السويس بالمياه العذبة، ثم استعملت بعد ذلك لري المنطقة المحصورة بين ترعة الشرقاوية والصحراء، التي تبلغ مساحتها الآن ١٨٠ألف فدان([3])، وقد أنشئت لها قنطرة فم جديدة عند شبرا، وتسير ترعة الإسماعيلية في الحد الفاصل بين الوادي والصحراء، إلى أن تصل بلدة العباسة بحري بلبيس، وهناك تخترق وادي الطميلات([4])، وتسير شرقا صوب الإسماعيلية حيث تصب في بحيرة التمساح، ولكن قبل بلوغها المدينة يخرج منها فرعان وقد بلغ عدد ملاك السفن في بلبيس حسب إحصائية سنة ١٩٣٩ميلادية ١١ من جملة ملاك السفن في الشرقية، البالغ عددها ١٨(٥).

وقد قسم مجلس الأشغال الأعلى أعمال تنفيذ المشروع كله إلى خمس مراحل قدر الانتهاء منها جميعا خلال ست سنوات وشملت المرحلة الأولى حفر ترعة الماء العذب من القاهرة إلى مدينة التمساح([6]).

ولقد شهد عام ١٨٦٢ ميلادية حدثين بارزين في تاريخ السخرة في حفر القناة ففي ٢٣ يناير سنة ١٨٦٢ تم حفر ترعة الماء العذب من قرية القصاصين إلى نفيشة، وفي ١٨ نوفمبر تم حفر القناة البحرية الصغيرة من البحر المتوسط إلى بحيرة التمساح، وقد اختزلت الشركة مشروع ترعة الماء العذب فبدلا من أن تحفرها من القاهرة إلى بحيرة التمساح رأت أن تحفرها

---

[1] - علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣١، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٢٨.

[2] - محمد أبو النصر: قناة السويس حقائق وأسرار، صـ٤٨.

[3] - سعاد ماهر: محافظات الجمهورية العربية المتحدة وآثارها الباقية في العصر الإسلامي، صـ١٨٨، طبعة المجلس الأعلى للشئون الإسلامية، القاهرة١٣٨٦هـ/١٩٦٦م.

[4] - الطميلات: من قبائل العرب في مصر، تنتسب إلى عرب الحجاز. وتقيم في الجهات الواقعة شرقي مديرية الشرقية، ولذلك سمي الوادي الممتد فيه ترعة الإسماعيلية إلى بحيرة التمساح باسم وادي الطميلات، (عمر كحالة: معجم قبائل العرب، جـ٢، صـ٦٨٤، مؤسسة الرسالة، بيروت، الطبعة السابعة، ١٤١٤هـ/١٩٩٤م..

[5] - علي رفاعة الأنصاري: الشرقية وسيناء، صـ٢٦,٢٧.

[6] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٤٣.

مؤقتا من قرية القصاصين في مديرية الشرقية لتكون امتدادا لترعتي الزقازيق والوادي واللتين كانتا متصلتين بدورهما بالقاهرة عن طريق بحر مويس وفرع دمياط([1]).

ويبلغ طول هذه الترعة من القاهرة إلى مدينة الإسماعيلية ١٥١ كيلو متر، وطول الفرع الجنوبي من الإسماعيلية إلى السويس ٨٧ كيلو متر، وطول ترعة العباسة التي تغذي مدينة بور سعيد بالمياه الحلوة تبلغ ٩٠ كيلو متر، وتشق ترعة الإسماعيلية طريقها على الحد الفاصل بين الوادي والصحراء فتمر بمدينة بلبيس ثم إلى بلدة العباسة ثم تخترق وادي الطميلات إلى مدينة الإسماعيلية حيث تصب في بحيرة التمساح([2])، ويخرج منها قبل وصولها المدينة فرعان أحدهما يتجه شمالا فيغذي بور سعيد والقنطرة وغيرهما والآخر يتجه جنوبا ويسمى ترعة السويس([3])، وكانت هذه البلاد قد حرمت من مياه النيل كالسويس منذ ردم خليج أمير المؤمنين في عهد أبي جعفر المنصور([4]).

وكان من المقرر إتمام حفرها قبل أن تشرع الشركة في حفر قناة السويس البحرية، بل قبل تأسيس الشركة نفسها إذ جاء في المادة الأولى من فرمان ١٨٥٦م أن على ديليسبس أن يحفر ترعة للماء العذب تستخدم في أغراض الري والملاحة النهرية على أن تخرج من النيل وتصل إلى بحيرة التمساح في قلب البرزخ، حيث يخرج منها فرعان أحدهما يتجه شمالا إلى بور سعيد والآخر يتجه جنوبا إلى السويس، ولما شرعت اللجنة العلمية الدولية في دراسة تقرير كبير مهندسي الحكومة المصرية، والذي يقترح الاستفادة من ترعة الزقازيق التي كانت تخرج من هذه المدينة إلى رأس الوادي فتكون الزقازيق بدلا من القاهرة مبدأ ترعة الماء العذب التي تعتزم الشركة حفرها، وكان الأخذ

---

[1]- عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٠.

[2]- علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١١٨.

[3]- سعاد ماهر: محافظات الجمهورية العربية المتحدة، صـ١٨٨.

[4]- خليج أمير المؤمنين بمصر، قال القضاعي: أمر عمر بن الخطاب، رضي الله عنه، عمرو بن العاص عام الرّمادة بحفر الخليج الذي في حاشية الفسطاط فساقه من النيل إلى بحر القلزم فلم يأت عليه الحول حتى سارت فيه السفن وحمل فيه ما أراد من الطعام إلى مكة والمدينة فنفع الله بذلك أهل الحرمين فسمي خليج أمير المؤمنين، وذكر الكندي أنه حفر في سنة ٢٣ وفرغ منه في ستة أشهر وجرت فيه السفن ووصلت إلى الحجاز في الشهر السابع، قال: ولم يزل تحمل فيه الولاة إلى أن حمل فيه عمر بن عبد العزيز، رضي الله عنه، ثم أضاعته الولاة بعد ذلك وسفت عليه الرمال فانقطع وصار منتهاه إلى ذنب التمساح من ناحية بطحاء القلزم، وقال ابن قديد: أمر أبو جعفر المنصور بسدّ الخليج حين خرج عليه محمد بن عبد الله ابن حسن بن الحسن بن عليّ بن أبي طالب، رضي الله عنه، بالمدينة ليقطع عنه الميرة فسدّ إلى الآن، (ياقوت الحموي: معجم البلدان، جـ٢، صـ٣٨٦، دار صادر، بيروت ١٩٩٥م، ابن شمائل البغدادي: مراصد الإطلاع، جـ١، صـ٤٧٩، دار الجيل، بيروت ١٤١٢هـ، المقريزي: المواعظ والاعتبار، جـ١، صـ٢٠٨، تحقيق محمد زينهم، مديحة الشرقاوي، مكتبة مدبولي، القاهرة ١٩٩٨م، علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٢٣، الطبعة الأولى، بولاق ١٣٠٦هـ).

بهذا الرأي يؤدي إلى توفير كبير في تنفيذ المشروع ولكن انتهى إلى عدم إقراره.

ولقد أرسل الْبَاب العالي إِلَى المسيو ديليسبس بلاغا فِي ٦ابريل سنة ١٨٦٣م مفاده إن الدولة ترى إن امتلاك الشّركَة للأراضي الْوَاقِعَة على ضفتي الترعة الحلوة وزراعتها بمعرفتها مِمَّا يضر بِحُقُوق السلطنة فِي مصر إِذْ يَجْعَل لدولة أجنبية حقوقا فِي مصر خُصُوصا إِذا أنشئت بهَا مستعمرات زراعية يُؤْتى لَهَا بالزراع من الْخَارِج وَلذَلِك لَاتصدق على هَذَا الْمَشْرُوع إلا إِذا ضمنت جَمِي الدول حريَّة القنال المُرَاد إنشاؤه كَمَا ضمنت بوغازي الأستانة وانتثرك الشّركَة حقُوقهَا فِي الترعة العذبة وَمَاعلى ضفافها من الأراضي وأن لَا يسْتَعْمل المصريون قهرا فِي إشغال الشّركَة إِذْ كَان يستغل بهَا فِي هَذِه الأثناء نَحْو سِتِّين ألف مصري بطرِيق السخرة وأمهلت الدولة الشّركَة سِتَّة أشهر لإعطاء الْجَواب وألا يسْقط حَقّهَا فِي جَمِيع الأراضي الممنوحةلَهَا.([1])

وقد دفعت الدولة من خزانتها سِتَّة عشر مليون فِي مُقَابلَة تخلي الشّركَة عَن الترعة الحلوة وفوائدها وتلتزم الْحُكُومَة زِيَادَة على ذَلِك بحفرها من الْقَاهِرَة إِلَى الْوَادي ويجعلها صَالِحَة للملاحة فِي جَمِيع أوقات السّنة وعَلى الشّركَة تطهيرها سنويا بمعرفتها فِي مُقَابلَة ثلثمِائة ألف فرنك تأخذها من الْحُكُومَة وَيكون للشَّركَة الْحق فِي أخذ سبعين ألف متر مكعب من الْمِيَاه فِي كل أربع وَعشْرين سَاعَة([2]).

وكانت كافة التدابير قد اتخذت للبدء في حفر ترعة الماء العذب في أقرب وقت ممكن، حتى يمكن الاستفادة من مياه فيضان النيل في صيف ذلك العام ١٨٥٦م، ولقد قُسِمت الترعة إلى قسمين الأول يمتد من القاهرة إلى إقليم الوادي مسافة ١١٠ كيلو متر، والثاني امتداد الترعة من إقليم الوادي إلى بحيرة التمساح ثم فرع السويس، وقد بلغ عدد عمال السخرة اشتعلوا في حفر تلك الترعة من نفيشة إلى مدينة السويس مائة ألف عامل، وبلغ طول الترعة ٧٣٠،٨٩ مترا واتساعها ١٥ كيلو متر وعمقها مترا ونصف المتر([3]).

---

[1]- محمد فريد بك: تاريخ الدولة العلية العثمانية، صـ٥٧٠، محمد عبد الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات، صـ١٢٤.

[2]- انظر علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣٣، محمد فريد بك: تاريخ الدولة العلية العثمانية، صـ٥٧١.

[3]- علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣٢، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٥٤.

وفي عهد سعيد سنة ١٨٦٢م بلغ عدد عمال السخرة الذين اشتغلوا في حفر تلك الترعة من نفيشة إلى مدينة الزقازيق مائة ألف عامل، بلغ طولها حوالي ٨٩،٧٣٠ مترا واتساعها ١٥ كيلو وعمقها مترا ونصف، وقد أقامت الشركة حفلا كبيرا في مدينة السويس بمناسبة إنجاز حفر الترعة الحلوة، ولم يحضره ديلسيبس بسبب وجوده في باريس. وقد بلغ عدد العمال الذين سُخروا في حفر تلك الترعة٥٥٨٩٣ رجلا([1]).

أخذت الشركة تتطلع إلى حفر قناة عذبة تبدأ عند القصاصين وتنتهي عند التمساح وتشقها على عجل ثم تعمل على تعميقا وتوسيعها بعد ذلك، وطبقا للمشروع النهائي الذي أخذته ترعة الماء العذب كانت السفن تبدأ رحلتها من القاهرة متجهة شمالا فتدخل في فرع دمياط إلى شمال بنها، ثم تسير في بحر مويس إلى الزقازيق حيث تواصل سيرها في قناة الزقازيق التي تبدأ من هذه الترعة وتتجه شرقا إلى العباسة عند أول إقليم الوادي، ثم تدخل في ترعة الوادي وتبدأ عند العباسة وتنتهي عند القصاصين، وأخيرا تدخل في الترعة التي اعتزمت الشركة حفرها من القصاصين إلى بحيرة التمساح، وقد رأت الشركة في أوائل سنة ١٨٦١م تسهيلا للمواصلات بين الزقازيق ووسط البرزخ([2]) وإلى أن يتم حفر ترعة الماء العذب إنشاء طريق بري على طول ترعة الوادي لمرور العربات عليه، وقد تم إنشاء ذلك الطريق في خلال ستة أسابيع، وكان ذلك الخط يبدأ من محطة سكة حديد الزقازيق وينتهي عند التل الكبير حيث يتصل بطريق صحراوي يصلح لمرور العربات عليه، وقد أدى ذلك الخط خدمات جليلة للتموين وبخاصة أثناء انخفاض منسوب الماء في ترعة الزقازيق انخفاضا لم يكن يسمح بمرور المراكب فيها فكانت البضائع المرسلة إلى البرزخ تفرغ حمولتها في محطة سكة حديد الزقازيق ، ثم تنقل على عربات تسير على ذلك الطريق البري لاسيما المواد الغذائية التي لم تكن تتحمل تأخير.

أما الآلات وأدوات الحفر وغيرها فكانت تودع مخازن الشركة بالزقازيق حتى يحل موسم فيضان النيل ويرتفع منسوب الماء في ترعة الوادي فتنقل البضائع من مخازنها وتوضع في سفن صغيرة تسير بها إلى أقصى مسافة تستطيع أن تصل إليها في ترعة الوادي، ومن ثم تنقل مرة أخرى على ظهور الجمال أو على عربات تسير على الطريق البري إلى ساحات الحفر ، وكان تتراكم هذه المهمات بكميات هائلة في الزقازيق، وعلى مسافة بعيدة من ساحات

---

[1]- عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٣٣٩.
[2]- عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٠٦.

الحفر في انتظار ارتفاع منسوب الماء في ترعة الوادي سببا قويا في دفع الشركة إلى تكريس جهود صادقة للإسراع في إنجاز ترعة الماء العذب([1]).

ولقد قامت الشركة بعدة تحسينات في ترعتي الزقازيق والوادي وكان طولهما ٤٥ كيلو متر بأن عدلت في منحنياتها بحيث تتلاءم مع الأغراض الجديدة التي ترمي الشركة إلى تحقيقها من حيث تمكين السفن الحاملة مؤنا ومهمات الملاحة فيها، على أن أهم عمل قامت به الشركة هو إنشاء قنطرتين ثابتتين الأولى عن أبو حماد والثانية عند التل الكبير، كما أزالت قنطرتين كبيرتين تعوقان الملاحة إحداهما عند العباسة والثانية عند بيجراس في إقليم الوادي، وشرعت الشركة في القيام بإنشاء القنطرتين في الشهور الأولى من سنة ١٨٦١م تحت إشراف مهندسيها، وقد فرغت من هذه الأعمال في شهر سبتمبر من نفس العام، ووافق سعيد باشا على أن تتحمل الحكومة المصرية مصاريف تلك الإصلاحات، كما أخذت الحكومة على عاتقها جمع العمال لتنفيذ هذه الإصلاحات([2]).

وفي نفس الوقت سارعت الشركة إلى حفر ترعة الماء العذب وفق التعديل الجديد من القصاصين إلى بحيرة التمساح، فبدأت أعمال الحفر فيها في صباح ١٩ إبريل سنة ١٨٦١م، وفرغت من حفرها في ظهر يوم ٢٣ يناير سنة ١٨٦٢م، وأعدتها الشركة للملاحة في نفس اليوم، وقد بلغ طولها ٣٤٨٣٥ مترا، وكانت الترعة تمر بالمحسمة ورمسيس والمخفر والسبع بيار، ولم تبلغ نفيشة إلا في ٢٣ يناير سنة ١٨٦٢م ([3]).

وكان طبيب ترعة الماء العذب الذي أشرف على الحالة الصحية بين العمال أثناء حفر تلك الترعة قد ذكر في تقريره أن الحالة الصحية كانت حسنة للغاية، وذكر أيضا أن الشركة حظيت من سعيد باشا بمعاونات مالية وآدمية عند شروعها في حفر ترعة الماء العذب، وقد حشد سعيد باشا لها الفلاحين من مديريتي الشرقية والدقهلية ثلاثة آلاف عاملا وفق نظام السخرة([4]) حتى بلغ عددهم في غضون تسعة أشهر، وهي المدة التي استغرق حفرها ٥٥٨٩٣ عاملا كانوا يعملون حسب نظام المقطوعية، وكان متوسط إنتاج العامل في العادة مترا ونصف المتر من الأنقاض في اليوم الواحد([5]).

---

[1]- الحسيني منسي: الشرقية وسيناء، صـ٢٣٧ حاشية سفلية.
[2]- الحسيني منسي: الشرقية وسيناء، صـ٢٣٨، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١١.
[3]- عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٤٩.
[4]- عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٢.
[5]- الحسيني منسي: الشرقية وسيناء، صـ٢٣٨،٢٣٩.

ولقد استطاع إسماعيل بعد توليه بشهرين أن يبرم مع الشركة اتفاقا في ١٨ مارس سنة ١٨٦٣م انتزع من يدها بموجبه حقا كان فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦م قد خولها إياه ألا وهو إنشاء الترعة الحلوة وبيع مياهها للفلاحين الذين تلزمهم هذه المياه لري أراضيهم، ولقد أحل إسماعيل للحكومة المصرية محل شركة قناة السويس في القيام بوصل ترعة الماء العذب الذاهبة من الزقازيق إلى بحيرة التمساح فمدينة السويس جنوبا وبور سعيد شرقا وبالنيل عند مصر، وقد منع أيضا نزع ملكية الأهالي اللازمة لحفر مجرى الترعة من مصر إلى الزقازيق، وبهذا الاتفاق أنقذ البلاد من قيد من أخطر القيود التي وردت في الفرمانات السابقة، والله وحده يعلم ماذا كان يصيب مصر لو بقيت الشركة مالكة للترعة الحلوة تبيع لأبناء مصر مياه النيل([١]).

ولقد قام إسماعيل أيضا بإلغاء امتلاك الشركة واستغلالها للأراضي اللازمة لإنشاء هذه الترعة من القاهرة حتى اتصالها في الوادي وفي مقابل موافقة الشركة على التعديل تتعهد الحكومة المصرية بأن تنشئ على النيل وصلة لترعة المياه العذبة الخاصة بالشركة([٢]).

وفي عهد سعيد سنة1862 م بلغ عدد عمال السخرة الذين اشتغلوا في حفر تلك الترعة من نفيشة إلى مدينة الزقازيق مائة ألف عامل، بلغ طولها حوالي89 ، 730مترا واتساعها 15 كيلو وعمقها مترا ونصف، وقد أقامت الشركة حفلا كبيرا في مدينة السويس بمناسبة إنجاز حفر الترعة الحلوة، ولم يحضره ديلسيبس بسبب وجوده في باريس.، وقد بلغ عدد العمال الذين سُخروا في حفر تلك الترعة 55893رجلا([٣]).

أثر مشروع ترعة الماء العذب على مشروع قناة السويس

[١] - محمد فريد بك: تاريخ الدولة العلية العثمانية، صـ٥٧٠، تحقيق إحسان حقي، دار النفائس، بيروت/ لبنان، الطبعة الأولى، ١٤٠١هـ/١٩٨١م.صطفى الحفناوي: قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، صـ٢٥٦.

[٢] - عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جـ١، صـ٩٤،٩٥، مصطفى الحفناوي: قناة السويس ومشكلاتها، صـ٢٥٧،٢٥٨، محمد فريد بك: تاريخ الدولة العلية العثمانية، صـ٥٧١.

[٣] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٣٣٩.

بدأت في مصر أعمال حفر قناة السويس في سنة1859 م الموافق رمضان من سنة1275 هـ وهي القناة التي تربط بين البحرين الأبيض والأحمر، واستمر الحفر في القناة لمدة 10 سنوات ونصف، وقد شارك فيها آلاف مؤلفة من أبناء مصر من الفلاحين، وبلغ طولها آنذاك 162,5 كم، وافتتحت للملاحة في 19 من نوفمبر1869 م([١])، وكان من أثر إتمام مشوع ترعة الماء العذب أن ربطت ترعة الماء العذب مدينة الإسماعيلية بشرق الدلتا ونشطت عملية التعمير وتزايدت كثافتها السكانية مع تواصل استصلاح الأراضي الصحراوية، ولقد جلبت ترعة الماء العذب الحياة والحركة إلى منطقة صحراوية جرداء، ولم يفت حدث الانتهاء من حفر الترعة أن قام سعيد باشا حاكم مصر برحلة إلى الإسماعيلية عن طريق ترعة الماء العذب([٢]).

ومنذ شهر يناير سنة1862 م ازدادت أهمية الزقازيق إلى حد بعيد لأن الشركة كانت قد أنجزت حفر ترعة الماء العذب من قرية القصاصين إلى نفيشة وأعدتها للملاحة في نفس ذلك اليوم، ووجد بذلك شريان مائي متصل يربط الزقازيق بساحات الحفر في منطقة القناة، وأصبح يمر بالزقازيق في طريقهم إلى ساحات الحفر سفراء الدول وقناصلها وأمراء أوربا والشخصيات البارزة([٣]).

يذكر لنا علي باشا مبارك في خططه التوفيقية أهمية ترعة الإسماعيلية وأثرها في تطوير مدينة السويس وبور سعيد والإسماعيلية فيقول: وبتوصيل الماء العذب إلى جميع محطات خليج البرزخ زالت قحولة الصحراء، وأخذ سكان تلك المجمعات يزرعون على جانب الترعة القمح والشعير والبرسيم، وأنواع كثيرة من الخضر، وأنشئت في مدينة الإسماعيلية البساتين، وصار السياح يترددون عليها وإلى بورت سعيد والسويس([٤]).

ولقد كان من آثار حفر ترعة الماء العذب أن استقرت الأمور إلى حد كبير بالنسبة للعمال من مأكل ومشرب وغير ذلك ،ولقد أخذ الأهالي مع مراحل شق الترعة العذبة تتوطن على ضفافها لزراعة الأماكن المحيطة بها، ولقد ساعدت أنواع التربة مع مورد المياه من ترعة الماء العذب على زراعة المحاصيل الزراعية التي تلائم التربة أمثال السمسم والفول السوداني وأنواع الفاكهة

---

[١] - انظر علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣٧، أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ٤١١ وما بعدها، محمد عبد الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات المختلفة وأثرها على أمن المنطقة،، صـ١٢٩، وزارة الدفاع، هيئة البحوث العسكرية، ١٩٨٢٢م.

[٢] - رأفت غنيمي الشيخ: الإسماعيلية، صـ٢٦١.

[٣] - الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٨، أنظر الملاحق، والوثيقة المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٦،١٤٥. I,lsthme de suez العدد ١٥٨ الصادر في ١٥ يناير ١٨٦٣ ص٢١ مجموعة السنة الثامنة. هذا وتجد وصفا لمدينة الزقازيق: شوارعها وميادينها وفنادقها ومحلاتها العامة.

[٤] - علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣٢.

كالمنجو والبطيخ والشمام وزراعة محصولات كالقطن والقمح والذرة([1])، ولقد كانت المساحات المنزرعة شرق الترعة الإسماعيلية قليلة وصغيرة ولكنها أخذت في النمو التدريجي، وأكبر هذه المساحات تفتيش الوادي التابع لوزارة الأوقاف ومساحته خمسة عشر ألف فدان، ثم تفتيش جلالة الملك بأنشاص ومساحته أربعة آلاف فدان أصبحت من صحراء جرداء إلى حدائق مثمرة بها أنواع الموالح المختلفة، كما توجد بساتين بركات التي توسعت مساحتها تدريجيا([2])، ولقد ساعدت ترعة الإسماعيلية على استصلاح مساحات كبيرة من أراضي مديرية الشرقية([3]).

كانت الحكومة لا تسمح للحجاج بالسفر إلى السويس وهم في طريقهم إلى الحجاز إلا إذا كان موعد وصول الفوج إلى تلك المدينة يقارب موعد قدوم سفينة تقلهم إلى الحجاز حتى لا تطول إقامة الفوج في السويس ويصعب تزويد أفراده بماء الشرب، وقد رفعت الحكومة هذا الحظر بعد إتمام حفر الترعة الحلوة([4])، وكان من أبرز نتائج إيصال ترعة الماء العذب إلى السويس أن زاد عدد سكانها زيادة كبيرة وسريعة، فبعد أن كان عددهم في عام1864 م يتراوح بين ثلاثة آلاف وأربعة آلاف نسمة إذ به يقفز إلى أكثر من عشرين ألفا في سنة1868 م، ويصل ففي العام التالي1869 م إلى خمسة وعشرون ألفا([5]).

صدور امتياز قناة السويس١٨٥٤م: ١٢٧٠هـ

في ١٤ يوليو ١٨٥٤م تمكن ديليسبس الذي كان مقرباً من سعيد باشا - من الحصول على فرمان عقد امتياز قناة السويس الأول وكان مكونا من ١٢ بنداً كان من أهمها حفر قناة تصل بين البحرين ومدة الامتياز ٩٩ عاما من تاريخ فتح القناة واعترضت إنجلترا بشدة على هذا المشروع خوفاً على مصالحها في الهند([6]). قام ديليسبس برفقة ليناند ديبلفون بك وموجل بك كبيرا مهندسي الحكومة المصرية بزيارة منطقة برزخ السويس في ١٠ يناير ١٨٥٥ لبيان جدوى حفر القناة وأصدر المهندسان تقريرهما في ٢٠ مارس ١٨٥٥ والذي أثبت سهولة إنشاء قناة تصل بين البحرين. وقام ديليسبس بتشكيل لجنة هندسية دولية لدراسة تقرير المهندسين وزاروا منطقة برزخ السويس وبورسعيد وصدر تقريرهم في ديسمبر ١٨٥٥م وأكدوا إمكانية شق القناة وأنه لا خوف من منسوب المياه لأن البحرين متساويين في المنسوب وأنه لا خوف من طمي النيل لأن بورسعيد شاطئها رملي. وفي ٥ يناير ١٨٥٦م صدرت وثيقتان هما عقد الامتياز الثاني وقانون الشركة الأساسي وكان من أهم بنوده هو قيام الشركة بكافة أعمال الحفر وإنشاء ترعة للمياه العذبة تتفرع عند وصولها إلى بحيرة التمساح شمالاً لبورسعيد وجنوباً للسويس وأن حجم العمالة المصرية أربعة أخماس العمالة الكلية المستخدمة في الحفر. وفي

[1] - رأفت غنيمي الشيخ: الإسماعيلية بوابة مصر الشرقية، صـ٢٥٩.
[2] - الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٧.
[3] - رءوف عباس: كبار الملاك والفلاحين في مصر، صـ٤٣.
[4] - عبد العزيز الشناوي: السخرة، صـ٢٥٨.
[5] - عبد العزيز الشناوي: السخرة، صـ٢٥٩.
[6] - عبد العزيز الشناوي، السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٨٤.

الفترة من ٥ إلى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٨م تم الاكتتاب في أسهم شركة قناة السويس وبلغ عدد الأسهم المطروحة للاكتتاب ٤٠٠ ألف سهم بقيمة ٥٠٠ فرنك للسهم الواحد وتمكن ديليسبس بعدها من تأسيس الشركة وتكوين مجلس إدارته([١]).

بدء أعمال الحفر في قناة السويس:

ففي سنة ١٨٥٩م الموافق رمضان من سنة ١٢٧٥هـ بدأت في مصر أعمال حفر قناة السويس وهي القناة التي تربط بين البحرين الأبيض والأحمر، واستمر الحفر في القناة لمدة ١٠ سنوات ونصف، وقد شارك فيها آلاف مؤلفة من أبناء مصر من الفلاحين، وبلغ طولها آنذاك ١٦٢,٥ كم، وافتتحت للملاحة في ١٩ من نوفمبر ١٨٦٩م([٢]).

أما بالنسبة لمجموع عدد الفلاحين الذين استخدموا فعلا في أعمال السخرة في ورش قناة السويس منذ بداية الأعمال، فمن الصعب تقديره بدقة كاملة إذ لم تحفظ بشكل عام الوثائق المتعلقة بالسخرة في أرشيف الشركة إلا قليلا، ولكن ترجع صعوبة جمع المعلومات عن عدد الفلاحين الذين استدعوا إلى أن المداولات بشأن هذا الموضوع بين الخديوي ورئيس الشركة كانت تتم بأكبر قدر من السرية، وانطلاقا من حقائق جزئية ومتناثرة تم جمعها والمقارنة بينها يمكن أن نقدر العدد بعشرين ألف متوسط الوافدين من أبناء الفلاحين الذين أتوا لتنفيذ أشغال الردم في الخليج وحوالي أربعمائة ألف هي إجمالي مساهمة سكان القرى المصرية في إشعال قناة السويس([٣]).

وكان يوم ٢٥ إبريل سنة ١٨٥٩م موعدا لضرب أول فأس في أعمال حفر القناة في أرض مدينة الفرما (موقع بور سعيد حاليا)، وتقدم أكثر من عشرين ألفا من العمال المصريين الذين كانوا يساقون شهريا كالأغنام إلى مواقع العمل في ظروف قاسية منها نتقص المياه وقلة الغذاء وحرارة الشمس المحرقة صيفا وبرودة الطقس القارصة في فصل الشتاء، فضلا عن انتشار الأمراض الفتاكة التي كانت تحصدهم حصدا، حتى قضت على أكثر من مائة وعشرين ألفا من الفلاحين الأبرياء المساكين الذين طوت رمال الصحراء عظامهم على طول القناة([٤]).

---

[١] - انظر أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ١٧٩ وما بعدها، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٤٤ وما بعدها.

[٢] - انظر علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣٧، أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ٤١١ وما بعدها، محمد عبد الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات المختلفة وأثرها على أمن المنطقة،، صـ١٢٩، وزارة الدفاع، هيئة البحوث العسكرية، ١٩٨٢٢م.

[٣] - انظر الملاحق والوثيقة المنشورة في كتاب نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٦٠.

[٤] - جورج حليم كيرلس: قناة السويس تاريخها وأهميتها العالمية، صـ٩٣.عبد العزيز محمد الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢١،

السخرة:

إن ممارسة السخرة([1]) قديمة ويصعب تحديد تاريخ بدايتها وترتكز في مصر على ضرورة عمل كل الفلاحين مجانا في أعمال تتعلق بري الأراضي ففي كل عام نجد مجموعات هائلة من الفلاحين يتم استدعاؤهم بناء على أوامر الخديوي، وكانوا يجتمعون لصيانة شبكة ضخمة من القنوات والسواقي والأحواض والجسور والخزانات والسدود التي تسمح بتغيير مسار ماء النيل أثناء الفيضانات.

وفي أثناء الحفر كان يقف على العمال المساكين أفراد من الجبابرة الظالمين والكرباج في يده يلهب به ظهورهم تحت أشعة الشمس الحارقة وفي برودة الشتاء القارس([2])، وكان يوقظهم في الصباح مع الفجر بحجة صلاة الصبح ثم يسوقونهم إلى مكان العمل، فكانوا يمرضون ويساقون إلى العمل رغم المرض، ويظل الواحد منهم يضرب بالفأس أو يرفع مقطف التراب حتى يسقط مكانه، فإذا مات ووري التراب في أقرب موضع فلم تكن هناك دفاتر تقيد فيها أسماؤهم([3]).

والحقيقة أن الشعب المصري لم يذعن لهذا النظام الجائر بل قاومه بكل السبل، فازداد عصيان العمال في ساحات الحفر وساء سلوكهم إزاء الرؤساء الفرنسيين في الشركة، فتعددت حوادث هرب العمال من ساحات الحفر بل من منطقة القناة برمتها فكانت حالات الهروب في أول الأمر حالات فردية ثم تطور الأمر سريعا وأصبح هروب العمال أفواجا في الليالي المظلمة، وكان الرؤساء الفرنسيون يتعرضون لأخطار جسيمة إذا وقفوا في وجه العمال الهاربين الذين كانوا يقذفونهم بقلل الماء، وكان العمال لا يقفون عند هذا الحد فإذا كان الرئيس الفرنسي راكبا جواده كما كان الحال غالبا طرحوه أرضا وأوسعوه ضربا([4]).

وهناك نوعا آخر من السخرة وتسمى السخرة الليلية وهي: تجديد في نظام العمل حيث أن الشركة كانت تعتصر كل ذرة من النشاط في الفلاحين إلى حد أن الذين قدر لهم أن يعودوا إلى بلادهم ويعيشوا بعد تلك المحنة كانوا يظلون أسابيع عديدة عاجزين عن العمل([5]).

ثمة شيء آخر فلم يكن الفلاحون مطالبين بأن يقضي كل منهم شهرا أو أكثر في خدمة شركة القناة فحسب، بل كان عليهم أعباء نحو الحكومة أدوها وفق نظام

---

[1] - السخرة: تكليف شخص وقهره على ما لا يريده، وسخره تسخيرًا: أذله وكلفه ما لا يريد وقهره وأجبره على عمل بلا أجرة ولا ثمن. وقد عرفت السخرة في العربية الجنوبية، إذ كانت تلك الحكومات تقوم بإنشاء الأبنية العامة والطرق والجسور والسدود، وبتشييد القصور على طريق "السخرة"، وهي طريقة كانت معروفة في كل أنحاء العالم في ذلك الوقت، وكانت معروفة إلى عهد قريب؛ وذلك بأن تطلب إلى الموظفين وإلى المدن والقرى وسادات القبائل تقديم ما يتمكنون من تقديمه من أتباعهم لتشغيلهم قسرًا بأعمال تريد القيام بها، فيقدم كل منهم ما يتمكن من جمعه، ويساقون سوقًا إلى مكان العمل للعمل هناك حتى ينتهي العمل، (جواد علي: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، جـ١٤، صـ١٥٧، دار الساقي، الطبعة الرابعة، ١٤٢٢هـ/٢٠٠١م).

[2] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حـفر قناة السويس، صـ١٤٨.

[3] - محمد أبو النصر: قناة السويس حقائق وأسرار، صـ٤٩.

[4] - انظر عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٣٤،١٣٣.

[5] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٦١، محمد عبد الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات، صـ١٢٠.

السخرة وهي ما نسميها الضرائب التي تؤدي عملا، وتمثلت تلك الأعمال في تقوية جسور النيل وتطهير الترع مثل ترعة المحمودية، وقد سخر سعيد في تطهيرها ١١٥ ألف رجل لمدة شهر، وتطهير ترعة الخطاطبة، وبعض الأعمال الخاصة التي نفذها سعيد مستعينا بنظام السخرة، وكان في مقدمة تلك الأعمال استكمال الخط الحديدي الذي يربط العاصمتين فاستكمله من كفر الزيات إلى القاهرة، ومده عبر الصحراء إلى السويس وذلك عدا الخطوط الفرعية الأخرى([1]).
وبمجيء الخديوي إسماعيل حدث تخفيض للأيدي العاملة المصرية وتم إدخال نظام استخدام الآلات، ووفد آلاف العمال من دول أوربا والبحر المتوسط(([2]).

السخرة الليلية:

وقد أخذت الشركة بنظام العمل الليلي أو السخرة الليلية قبل أن يأذن سعيد باشا لها بذلك فقد شاهد السائح الفرنسي برشير أنه شاهد مائتين من عمال السخرة يشتغلون ليلا خلال شهر فبراير من سنة ١٨٦٢م في حفر ترعة الماء العذب، وأن المشاعل كانت تنير ساحات الحفر وتكشف عن جموع العمال الذين يرفعون الرمال ويضعونها في القفف، وأن المشايخ كانوا يصيحون بأعلى أصواتهم يحثون العمال على المضي في أعمالهم([3]).
واستمر عمال السخرة في الليل على ضوء المشاعل التي كانت تضئ مساحات واسعة تمتد مسافة أربعة كيلو مترات، يقول أحد الفرنسيين الموالين للشركة: كان المنظر يثير الروعة في النفوس فهؤلاء الرجال الذين لفحت الشمس المحرقة أجسامهم ثم أضيئت الأنوار الحمراء التي تنبعث من المشاعل وجوههم كانت تعج بهم الصحراء يملؤن القفف بالرمال وهم في قاع القناة، ثم يأتي عمال آخرون يحملون القفف ويفرغونها بعيدا عن مجرى القناة، والعمال إذ يؤدون كل هذه الأعمال ينشدون ويغنون والمشايخ من حولهم يشرفون عليهم ويحولون دون هربهم([4]).
ويقول قنصل الولايات المتحدة الأمريكية في مصر في تقرير أرسله في ١٢ نوفمبر سنة ١٨٦٢م إلى وزير خارجيته إن عمليات حفر القناة قد غدت من المشاهد الضرورية التي يحرص على رؤيتها السياح الذين يزورون مصر([5]).
ومهما يكن من صور الفرحة التي يبديها العمال التعساء من أغاني ليست بالضرورة تعبر عن حالتهم الحقيقية وإنما هي نموذج لحالة البؤس والحصار المفروض عليهم من قبل هؤلاء المشايخ الذين فرضوا سياجا أمنيا حولهم حتى لا يستطيعوا الهروب، ولأن كانت هذه الأغاني تبث الروح المعنوية المتدهورة ففي

[1]- عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٣٠٤.
[2]- أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ٤١١.
[3]- عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٦٠.
[4]- عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٧٨.
[5]- عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٧٦،١٧٧.

نفوسهم ثمة شيء آخر وهو أن هؤلاء العمال المساكين يعلمون جيدا أن لا حول لهم ولا قوة فكانت هذه الأنشودات بمثابة رفع الروح المعنوية لهم وهذا كل ما يملكونه.

والسخرة الليلية:

هي تجديد في نظام العمل يدل ذلك على أن الشركة كانت تعتصر كل ذرة من النشاط في الفلاحين إلى حد أن الذين قدر لهم أن يعودوا إلى بلادهم ويعيشوا بعد تلك المحنة كانوا يظلون أسابيع عديدة عاجزين عن العمل([1]).

العمال

أرادت الشركة أن تصل بعمليات الحفر ذاتها إلى نتيجة عملية سريعة، وكان رائدها من إتباع هذه الخطة إقحام المعارضة الإنجليزية التي كانت تنادي وقتئذ باستحالة حفر القناة في أراضي البرزخ، وتحقيقا لهذه الأهداف لجأت الشركة إلى وسيلة سريعة فلم تحفر أول الأمر قناة السويس الحقيقة التي كان مقررا لها أن يكون عرضها ثمانين مترا وعمقها ثمانية أمتار، وهي الأبعاد المحددة سلفا من قبل اللجنة العلمية، ولكنها عمدت على شق طريق مائي صغير يتراوح عمقه بين متر ومترين وعرضه ما بين ثمانية أمتار إلى اثني عشر مترا، يبدأ من بور سعيد ويتجه جنوبا إلى بحيرة التمساح فالسويس على الخط المقترح لسير قناة السويس حتى يحين الوقت الذي يتوفر فيه للشركة الإمكانات اللازمة لتوسيعها فتصبح القناة البحرية المخطط لها مسبقا.

وقد اتبعت الشركة نظام الاختزال في أول الأمر فيما يخص قناة السويس فانتهجت هذه السياسة في حفر ترعة الماء العذب، ولقد نص عقد الامتياز الثاني على أن يكون مأخذ الترعة من النيل بالقرب من القاهرة فعمدت الشركة إلى أجراء سريع كحل مؤقت أطلقت عليه الحل المؤقت، وكان يقوم على الاستفادة من ترعتين قائمتين هما ترعة الزقازيق والتي تبدأ من الزقازيق إلى العباسة في مديرية الشرقية ثم ترعة الوادي والتي تبدأ من العباسة إلى القصاصين وعندما تبدأ الشركة في تكملة هذا الفرع إلى نفيشة بالقرب من بحيرة التمساح، وكانت مدينة الزقازيق على اتصال مائي بالقاهرة عن طريق بحر مويس وفرع دمياط، كما كانت الزقازيق على اتصال بالخط الحديدي

[1] ـ عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٦١.

بالإسكندرية والقاهرة وغيرها من مدن شرق الدلتا إذ كان ينتهي عندها في عهد سعيد باشا الخط الحديدي المتفرع من بنها([1]).

لقد بدأت أعمال الحفر صباح يوم 19 إبريل من سنة1861 م وفرغت من حفرها في ظهر يوم 23 يناير سنة1862 م، وكان من أسباب قلة المياه وفاة الفلاحين حيث إن الفلاحين المصريين كانوا يموتون كالذباب قبل أن يحصلوا على شربة ماء، وكانوا يدفعون أجرهم اليومي في شربة ماء واحدة، وقد تعدد هروب الفلاحين حتى لا يدركهم الموت من قلة الماء، حيث كان الماء يجلب من أماكن بعيدة على ظهور الجمال، ولم تكن مياه القوافل أو التي يأتي بها السقاءون من الآبار الفاسدة نقية، ولهذا كان أكثر الأمراض انتشارا بين العمال المصريين الذين ساهموا في حفر ترعة الماء العذب من القصاصين إلى التمساح الرمد ثم الدوسنتاريا ثم ألتهاب الكبد والرمد([2]).

دور مديرية الشرقية في حفر قناة السويس

ولما بدأت الشركة في عملية الحفر في إبريل سنة ١٨٥٩م كان العمال المصريين يعملون برغبتهم وكانت الشركة تطلق عليهم العمال الوطنيون الأحرار([3])، ولما أراد ديلسيبس جلب أكبر عدد من العمال أختار من يتكلم اللغة العربية وهو يوسف فرنوني فعهد إليه أن يطوف في قرى الشرقية والدقهلية بصحبة مندوب من قبل المقاول (هاردن) ومعهما عاملان من العمال المصريين البارزين للمساعدة في استمالة أكبر عدد من الفلاحين لترك قراهم والعمل في الحفر([4])، ولما شُرع في الحفر في ٢٥ إبريل سنة ١٨٥٩م، وكل ما قامت به الشركة أنها عقدت قبل بدء عمليات الحفر بشهر واحد اتفاق في ٢١ مارس ١٨٥٩م مع شركة كومب في مدينة ليون لتوريد كراكتين قوة كل منها عشرون حصانا ولم تكن هناك كراكة واحدة ولم تصل هذه الكراكات إلى مصر إلا في سنة ١٨٦٠، وهذا يدل على أن النية كانت مبيته لتسخير الشعب المصري في حفر القناة([5])، وقد بلغ عدد المصريين الذين أكرهوا على العمل خلال عام

---

[1] - انظر عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٧٢ وما بعدها.
[2] - علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣١، نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٤٩، الحسيني منسي: الشرقية وسينا صـ٢٤٠، عبد العزيز الشناوي: السخرة ف حفر قناة السويس، صـ٦٤،٢٣٢، محمد الشافعي: قناة السويس ملحمة شعب تاريخ أمة، صـ٥٥، الهيئة العامة لقصور الثقافة، ط١، ٢٠٠٦م.
[3] - عبد العزيز محمد الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٦٤.
[4] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٦٧، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٣٤.
[5] - الحسيني منسي: الشرقية وسيناء، صـ٢٤٥، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٧،١٨.

١٨٦٢م وهي السنة التي شهدت أكبر حشد آدمي في تاريخ الشركة ربع مليون مصري، وهو عدد رهيب بالنسبة لتعداد مصر الذي بلغ في تلك السنة ٤،٠٠٠٣٣٨ نسمة.

وفي فبراير سنة ١٨٦١م وضع ديليسبس صورة إعلان باللغة الفرنسية ثم طلب ترجمته إلى اللغة العربية فتم طبعه في إحدى المطابع بمدينة الزقازيق، وفي هذا الإعلان دعا ديليسبس المصريين للذهاب إلى البرزخ وحبب إليهم العمل هناك وزينه في قلوبهم، فذكر أن الشركة قد أقامت قرى خصيصا لسكنى العمال وأنها شيدت في كل منها مسجدا، كما ذكر أن ماء الشرب قد توافر من أجلهم، وحدد لهم الأجور على أساس إنتاجهم ووعدهم بأجر يتراوح بين ستة قروش وثمانية في البوم، وأما عن الباعة الذين يفدون إلى ساحات الحفر من أقرب المدن إلينا وهي بلبيس والزقازيق والمنصورة ودمياط([١]).

وقد طبع هذا الإعلان ثلاثة آلاف نسخة وقام مندوبو الشركة بتوزيعها في مدن الشرقية وقراها أولا حتى إنهم ألصقوا نسخا منه على أبواب المساجد وفي محطة الزقازيق وفي الشوارع والأسواق وأقسام البوليس، كما طاف مندوبو الشركة بمنازل العمد والمشايخ يشرحون للفلاحين ما تضمنه ذلك الإعلان، ومن الشرقية انتشرت هذه الوسيلة من وسائل الدعاية حتى وصلت إلى مديرية أسوان والنوبة([٢]).

يقول فوزان بك مدير عام أشغال الحفر ما نصه :وأخذ مديرو المديريات الشرقية والقليوبية والدقهلية طبقا لتعليمات سعيد يجمعون العمال كل شهر ويرسلونهم كلما بعث إليهم المقاول يطلب منهم جمع العمال...، وبذلك استطاعت الشركة أن تحرز أول نجاح عملي بعد وقت وجيز، ففرغت من حفر ترعة الماء العذب في 23 يناير سنة1862 م ووصلت مياه النيل إلى البرزخ([٣]).

ولم يكتف ديليسبس بذلك بل رأى أن يقوم بنفسه بدعاية أخرى لحث الفلاحين على التوجه إلى مناطق الحفر فقام بجولة في بلاد الوجه البحري، وبدأ طوافه بالإسكندرية في ١٤ مارس سنة ١٨٦١م حتى وصل إلى بنها ثم عرج على الزقازيق وأقام فيها عشرة أيام يضع الخطط والأسس التي يقوم عليها فرز العمال في تلك المدينة، ولم تسفر هذه الجولة عن نتائج مرضية لديليسبس

---

[١] -الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٥.

[٢] - انظر الملاحق والوثيقة المنشورة في كتاب نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٣٩، الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٥.

[٣] - الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٧.

لكونها كانت في شهر رمضان الموافق لشهر مارس سنة ١٨٦١م ولم يقبل كثير من الفلاحين على السفر للبرزخ وآثر الكثيرمنهم البقاء مع ذويهم خلال هذا الشهر حتى قالت جريدة الشركة كان من أثر صيام العمال المسلمين في رمضان أن تأخرت أعمال الحفر إلى درجة محسوسة([١]).

ولقد استغلت الشركة عمال السخرة استغلالا شائنا بعيدا عن الرحمة والشفق في مرتفعات عتبة الجسر ففرضت عليهم أقسى عبء يمكن أن يفكر فيه إنسان متحضر وهو نقل جبل يرتفع ١٩ مترا عن سطح البحر ويمتد مسافة ١٤ كيلو مترا ثم شق مجرى للقناة البحرية مكانه !! ولم تفكر الشركة في استخدام الآلات الميكانيكية لتكون عونا لأولئك العمال التاعسين، ولكنها اعتمدت على كثرتهم العددية الهائلة، والفؤوس وهي وسيلة بدائية هزيلة، ثم القفف يضعون فيها الأنقاض ثم السياط تهوي على ظهورهم وإلقائهم في سجن عتبة الجسر إلى غير ذلك من ضروب العسف والجور، وقد استغرق العمل في مرتفعات عتبة الجسر وحدها قرابة عشرة أشهر سخر فيه ١٧٦٧٨٠ عاملا. هذا عدا آلاف العمال الذين سخروا في شقها من بور سعيد إلى فردان حيث تبدأ مرتفعات عتبة الجسر من ناحية الشمال([٢]).

الزقازيق مكان فرز العمالة:

وتبدو في الأفق أهمية الزقازيق الإستراتيجية للمشروع فدورها كان ليس مقتصرا عن أمداد الشركة بمعظم ما تحتاجه من أمور الحياة اليومية للعمال وفقط بل فاق كل ذلك من مأكل ومشرب ومؤن وآلات وعِدد وغير ذلك مما تتطلبه الحياة اليومية.

بل كان لشركة القناة مكتب في الزقازيق يضم مندوبين عنها وعن المقاول العام للشركة، وكانت السلطة المحلية في الزقازيق تخطر المكتب بوصول أفواج عمال السخرة فيقف المندوبون لاستقبالهم ثم يقفون على عدد أفراد الفوج، ثم يقومون بفرزهم فيستبعدون العمال هزيلي الأجسام ويأخذون الشباب الأقوياء الأصحاء، ويوقعون إقرارا بتسليم أنفار السخرة ويذكرون فيه عدد الأنفار ثم يرسل الإقرار إلى مدير المديرية التي وفد منها أفراد الفوج، وكان مكتب الشركة في الزقازيق على علم تام بسير عمليات الحفر وحاجة كل ساحة من

[١] ـ الحسيني منسي: الشرقية وينا، صـ٢٤٥، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٥٧، محمد عبد الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات، صـ١٢٠.
[٢] ـ عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٣٤٠.

ساحات الحفر إلى الأيدي العاملة فيعين مستخدموه لكل شيخ الجهة التي يعمل فيها أفراد فرقته، ثم تصدر الأوامر للفوج باستئناف السفر إلى منطقة القناة سيرا على الأقدام تحت الحراسة الشديدة من قوات البوليس، وكان طريق التل الكبير يبدو كأنه مغطى بالآدميين من كثرة عدد عمال السخرة([١]).

وكان العمال يصلون إلى ساحات الحفر منهوكي القوة بعد سفر طويل شاق تنوعت وسائله، وهناك تبدأ عملية فرز أخرى بعد عملية الفرز التي تمت في الزقازيق فيقسم رجال الشركة العمال إلى فريقين فريق قوي، وفريق أقوى ويعطى كل عامل من الفريق القوي قفة يضع فيها الأنقاض التي تتلف من عملية الحفر ثم يحملها ليلقي بمحتوياتها بعيدا عن مجرى القناة في المكان التي تحدده الشركة، أما عمال الفريق الأقوى فيعطى كل منهم فأسا يضرب بها الأرض لحفر القناة ويهبط في الأرض إلى أن يبلغ في حفر العمق المطلوب، وقبل أن يشرع العامل في عمليات الحفر كان يخلع جلبابه الأزرق ويلقي به جانبا على الأرض وبجواره قلة ماء يشرب معه فيها عدد من زملائه، ولم يكن العامل يؤدي عمله إلا تحت إكراه المشايخ، وكان الشيخ يمسك في يده طوال النهار بالكرباج([٢])،وكان العامل يعمل في عمليات الحفر لمدة شهر واحد يسمح له بعد انتهائه بالعودة إلى قريته، بل إن كثيرين منهم كانوا يتحينون الفرص للهرب ولم يمض عليهم بضعة أيام في ساحات الحفر على الرغم من الرقابة الدقيقة التي فرضتها الحكومة عليهم([٣]).
وفي كلمته أمام اجتماع الجمعية العمومية لمساهمي الشركة في أول مارس سنة ١٨٦٤م أن سعيد هو الذي أشار بتغيير العمالة كل شهر واستطرد قائلا أن الحكومة المصرية هي التي طلبت التبديل الشهري بين العمال، وقبلت الشركة المتاعب التي تنجم على ذلك التغيير المستمر في مقابل أن يتولى سعيد باشا نقل العمال على حسابه إلى الزقازيق سواء هذا النقل يتم في السفن النيلية أو عبر وسيلة القطار([٤]).

وكان من نتيجة طمع ديليسبس وجور سعيد أن ظفرت الشركة بعدد وافر من عمال السخرة بلغ ١٩٦٨٧ سيقوا إلى ساحات الحفر في شهر رمضان ١٢٧٨هـ مارس سنة ١٨٦٢م آثر كثير منهم العمل في حفر القناة أثناء الليل، وكانت الشركة قد اتخذت عدتها لهذا التجديد في نظام العمل، فابتاعت ألف مشعل من القاهرة استخدمتها في إنارة ساحات الحفر حيث ظل العمال يعملون على ضوء المشاعل طوال ليالي شهر رمضان([٥]).

---

[١]- انظر الملاحق، والوثيقة المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٧، الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٠.
[٢]- عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٨.
[٣]- عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٩، الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٨.
[٤]- انظر الملاحق، والوثيقة المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٩.
[٥]- الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٥، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٥٩.

وبعد انقضاء شهر رمضان في ١٠ إبريل سنة ١٨٦١م جاء إلى ساحات الحفر عدد كبير من العمال يتراوح بين ستة آلاف رجل وسبعة آلاف، ولعل زيارة سعيد باشا للشرقية ولبور سعيد في يوم ٢ إبريل سنة ١٨٦١م عقب عودته من الأقطار الحجازية كانت مظهرا من مظاهر عطفه على الشركة وتشجيع للعمال الشرقاويين للذهاب للعمل في الحفر([١]).

ولقد جمع ديليسبس طائفة من اللصوص وقطاع الطرق والأوباش من جزائر البحر المتوسط وسلحهم بالبنادق وسلطهم على أهل القرى القريبة يهددون الناس بالرصاص ثم يكبلونهم بالحديد ويسوقونهم ويأتون بهم إلى أماكن الحفر([٢]).

وفي فبراير سنة ١٨٦١م وضع ديليسبس صورة إعلان باللغة الفرنسية، ثم طلب ترجمته إلى اللغة العربية ثم طبع في إحدى المطابع بمدينة الزقازيق([٣])، وقد أدعى في هذا الإعلان المصريين للذهاب إلى البرزخ وحبب إليهم العمل وزينه في قلوبهم، وذكر أن الشركة قد أقامت قرى خصيصا لسكن العمال وأنها شيدت في كل قرية مسجدا([٤])، كما ذكر أن ماء الشرب قد توفر من أجلهم، وحدد لهم الأجور على أساس إنتاجهم ووعد بأجر يتراوح بين ستة قروش وثمانية في اليوم، وختم إعلانه بقوله إنه حرم على الرؤساء الأوربيين ضرب الفلاحين أو إساءة معاملتهم، كما أن لهم الحرية التامة في شئون الطعام إما من محلات المقاول أو من الباعة الذين يفدون إلى ساحات الحفر من أقرب المدن إلينا وهي بلبيس والزقازيق والمنصورة ودمياط([٥]).

وقد طبع هذا الإعلان من ثلاثة آلاف نسخة وقام مندوبو الشركة والمقاول بتوزيعها في مدن الشرقية وقراها أولا حتى أنهم ألصقوا نسخا منه على أبواب المساجد وفي محطة الزقازيق وفي الشوارع والأسواق وأقسم البوليس، كما طاف مندوبو الشركة بمنازل العمد والمشايخ يشرحون للفلاحين ما تضمنه ذلك الإعلان، ومن الشرقية انتشرت هذه الوسيلة من وسائل الدعاية حتى وصلت إلى معظم الوجه البحري والصعيد([٦]).

---

[١] - الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٥.
[٢] - محمد أبو النصر: قناة السويس حقائق وأسرار، صـ٤١، القاهرة ١٩٥٦م.
[٣] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٨٢.
[٤] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٧٤،٧٨،٨٢.
[٥] - الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٥، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٨٤.
[٦] - نتالي مونتل: حفر قناة السويس المشروع والتنفيذ دراسة في تاريخ الممارسات التقنية، صـ٣٩، ترجمه عباس أبو غزالة، الهيئة المصرية العامة للكتاب٢٠١٥م، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٨٣.

وكان المندوب الخاص بجمع العمال يقصد منزل العمدة في القرية الذاهب إليها، وكان العمدة يبحث في طلب الأشخاص ويجتمعون في منزله ثم يشرح لهم المندوب محتويات إعلان الشركة ويتعاقد مع الراغبين في الذهاب للعمل في مشروع الحفر بالقناة، وكان عمال مديرية الشرقية والوجه البحري يسافرون إلى موقع الحفر عن طريق مدينة الزقازيق إما بطريق السكة الحديد أو بالسفن النيلية([1]).

النفاق الإنجليزي

لقد حاربت إنجلترا نظام السخرة في حفر القناة لغرضين هما: القضاء على المشروع وتوجيه الفلاحين المصريين لتدعيمالاقتصاد الإنجليزي، فانجلترا تتظاهر بالعطف على المصريين وتشبه السخرة بالرق لمحاربة السخرة في حفر القناة، ثمة شيء آخر يبين أنانجلترا تعمل وفق مصالحها فتؤيد استخدام السخرة في المشروعات التي تخدم المصالح البريطانية في مصر وتتغاضى عن المآسي التي تقع بسببها، وقد أقامت إنجلترا معارضتها للمشروع على أساس إنساني فقالت إن تنفيذه يستند إلى السخرة، وهي نظام تأباه الإنسانية ويتسم بالظلم وأنه ضرب من الرق بل السخرة تفوق الرق قسوة وظلما، وأن الفلاحين المصريين الذين يسخرون في حفر القناة أناس بائسون([2]).

ولما كانت أعمال الحفر قد بدأت، في يوم ١٩ إبريل سنة ١٨٦١ في ترعة

الماء العذب من قرية القصاصين إلى بحيرة التمساح، فإن الشركة حشدت ثلاثة آلاف عامل لحفرها، وقد تزمر الفلاحون من سوء المعاملة، ومن قلة المأكل والمشرب، واشتعلت الحرب الإعلامية بين فرنسا من جهةوالإنجليزية من جهة أخرى، وترجع الأسباب الرئيسية لمعارضة إنجلترا لحفر برزخ السويس إلى غيرتها الأنانية تجاه باقي الدول الأوربية وإلى تخوفها من فرنسا،فهي ترى أن إنشاء القناة سيختصر المسافة بين مواني إنجلترا والهند بنسبة ٤٩%، أما فرنسا بنسبة تتراوح بين ٥٠ إلى ٥٢% وإيطاليا والنمسا وتركيا وروسيا بنسبة تتراوح بين من ٥٣ إلى ٦٠% ، وفي نفس الوقت ستمتد المنطقة

[1] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٤،١٤٢٣.
[2] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٨٤،١٨٣، محمد مصطفى صفوت: إنجلترا وقناة السويس، صـ٣٠.

الداخلية لموانى أوربا الجنوبية أكثر من مثيلاتها الإنجليزية، وسيكون لصوت الشرق صدى أوسع لدى دول القارة([1]).

ويبدو الظاهر للعيان أن تذمرها يرجع لسوء معاملة العمال المصريين من الشركة الفرنسية بقيادة ديليسبس([2])، المتعهدة بحفر قناة السويس، مما استكتبت الشركة رؤساء العمال، ومشايخ قرى مديريتي الشرقية والدقهلية إقرارات، يشيدون فيها بحسن المعاملة، التي يلقاها العمال المصريون من الشركة، وأنهم جاءوا للعمل بمحض إرادتهم لكسب قوتهم، وأن مقادير الماء متوافرة لديهم وتزيد عن حاجتهم، كما يقدم إليهم كل ما يحتاجونه من أطعمة ومواد غذائية، وأن الأجور تدفع إليهم بانتظام وما ينعمون به من وفرة المأكولات، وانتظام دفع الأجور إليهم رأسا، ثم يقرر الرؤساء في هذه العريضة أن العمل يتم على أساس الاختيار والرغبة وليس عن أساس الإجبار والرهبة، وهم يتمتعون جميعا بصحة جيدة، ونحن لهذا قد وقعنا([3]).

أولا: نحن والعمال الذين تحت أوامرنا نعمل في أماكن حفر قناة السويس برغبتنا التامة ولكي نكسب ما يقيم أودنا.

ثانيا: يُجلب لنا الماء بوفرة ويزيد على الحاجة.

ثالثا: توزع الأغذية في الحال على العمال كلما طلبوا ذلك ويخصم ثمنها من قيمة الأجور التي سبق تحديدها في الإنفاق.،

رابعا: يقوم العمل على أساس المقطوعية ووافق العمال على ذلك وتدفع إليهم الأجور بانتظام.

خامسا: يؤدى العمل بالاختيار ويوزع على العمال بحضورنا، ولم تثر مطلقا مناقشات ولم تحدث مشكلات من جانب مستخدمي الشركة أو من جانب العمال.

---

[1] -أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ٢٨٢.

[2] - أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ٢٨٢،عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٨٣،الحسيني منسي علي: الشرقية وسنا، صـ٢٤٦.

[3] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٦،١١٥، الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٧،٢٤٦.

سادسا: لا يوجد إلى هذا اليوم أي عامل مريض ولم يتوف أحد منهم ونحن والعمال الذين تحت إشرافنا نثني على هذا المركز الذي وضعنا فيه ونحن لهذا قد ختمنا على هذه الشهادة([1]).

وكان ريت أحد الفرنسيين الذين عاصروا أحداث العصر وكان مقيما في منطقة القناة، وقد ذكر أن العمال الذين اشتغلوا في حفر ترعة الماء العذب خلال الفترة التي أشارت إليها العرائض قد أصيبوا بالأمراض، كما أن بوجو BOUJOUIN طبيب الشركة الذي أشرف على الحالة الصحية بين جموع العمال الذين عملوا في ترعة الماء العذب من ١٩ إبريل سنة ١٨٦١ ميلادية إلى ٢٣ يناير سنة ١٨٦٢ ميلادية قد أرفق بتقريره إحصائيتين عن إصابات العمال المصريين بأمراض مختلفة قد بلغ في -زعمه- ٤٦ عاملا منهم عشرة عمال قد لقوا حتفهم، فهذه الشهادة الرسمية تدحض بعض ما جاء في هذه العرائض([2]).

يلاحظ أن هذه العرائض لم تكن طبيعية ولم تصدر بدافع ذاتي من العمال المساكين، لأننا نعلم أن العمال المصريين ومشايخهم في تلك الفترة كانوا يجهلون القراءة والكتابة، وهو السبب الذي دفعهم ابتداء من شهر مايو سنة ١٨٦١ميلادية إلى التوقيع على هذه العرائض بأختامهم.

وقد ورد أسماء٢٩ فردا من مشايخ البلاد([3]) من جهات منية القمح ، والعزيزية ، وزفتى، وأبو كبير، وبلبيس وغيرها، ومن بعض الأسماء المذكورة لشيوخ القرى، محمد شبار من العدلية، على زغلول من الجوسق، إبراهيم نصر من العزيزية، محمد أبو الزين شيخ الجديدة، وعيد عاشور من منية القمح وعدد أفراد فرقته ٧٥٧، الشيخ البقلى قنديل من عبانه، أمين يوسف شيخ السواقي، يوسف الغرباوي من عاطور، عثمان البردامونى شيخ ميت حبيش،ومحمد عبد القدوس شيخ عمرو وعدد أفراد فرقته١٣٢ ،ومحمد فرحات شيخ أبو العيال وعدد أفراد فرقته٢١٠ ،والشيخ أحمد الطنوسى من الدقهلية

[1] - انظر الملاحق، والوثيقة المنشورة L,lshme de suez العدد ١٢٩ الصادر في أول نوفمبر ١٨٦١ ص ٣٣٩ مجموعة السنة السادسة،(عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس).

في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٧، الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٦،٢٤٧.

[2] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٨،

[3] - الحسيني منسي: الشرقية وسنا، صـ٢٤٦، انظر الملاحق والوثيقة المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٦، L,lshme de suez العدد ١٢٩ الصادر في أول نوفمبر ١٨٦١ ص ٣٣٩ مجموعة السنة السادسة.

وكـان عـدد أفـراد فرقتـه١٥١، مصـطفي هـلال مـن الحمـادين، محمـد خليفـة مـن سماكين العرب وغيرهم، ثم نشرت عريضة آخري في أول يوليو سنة ١٨٦١م عليهـا أسـماء ٢٧ شـيخا مـن رؤسـاء العمـال مـن مـديريات القليوبيـة وروضـة البحـرين ويشـهدون فيهـا بـأن العمـال الـذين كـانوا تحـت إمـرتهم وكـان عـددهم ٣٤٧٥ قـد جـاءوا بـرغبتهم للعمـل،وأرى أن الشـركة غالـت فـي هـذه الشـهادات ففقدت قيمتها بل إنها أثارت حملات أعضاء البرلمان الإنجليزي من جديد بشأن تسـخير العمـال المصـريين. علـى هذهالشـهادة، المحسـمة فـي ٢٩ مـايو سـنة ١٨٦١ميلادية(١).

ولقد بلـغ عدد العمـال الشرقاويين الـذين عملـوا فـي ترعـة المـاء العـذب مـن القصاصـين إلـى نفيشـة فقـط، علـى مقربـة مـن بحيـرة التمسـاح مـن ١٩إبريـل سنة١٨٦١إلى ٢٣يناير سنة ١٨٦٢ ميلاديـة ١٥٤٩١ عـاملا، وقـد بلـغ طولهـا ٣٤٨٣٥مترا، ولقد حُشد لها الفلاحين من مديريتي الشرقية والدقهلية وفق نظـام السـخرة، حتـى بلـغ عـددهم فـي غضـون تسـعة أشـهر، وهـي المـدة التـي استغرق حفرها ٥٥٨٩٣عاملا، ولقد بذل العمال كل جهد في سبيل إنجاز حفر هذه الترعة بجانب عملهم بالقناة البحرية الخاصة(٢).

ولقـد بـذل العمـال كـل جهـد فـي سـبيل إنجـاز حفـر هـذه الترعـة حتـى إنهـم كانوا يشتغلون في الليل على ضوء المشاعل التي كانت تضئ مساحات واسعة تمتد مسافة أربعة كيلو متر، وكان إسماعيل بك حمدي(٣) منـدوب سـعيد باشـا في البرزخ يطوف في ساحات الحفر ليلا ونهارا ومعه بعض القواصة (رجال الشرطة)، وأخيرا كللت الجهود بالنجاح، واستطاعت الشركة أن تحتفل في 23 ينـاير سنة1862 م ببلـوغ مـاء النيـل إلـى البـرزخ، فنشـرت الصـحف فـي أوربـا البرقيات الخاصة بذلك التي تلقتها من مصر عن هذا الحدث الهام.

وكان ديليسبس قد استعد للاحتفال بهذا النجاح الذي أحرزه، فدعا مفتـي الـديار المصـرية والعلمـاء ومطـران الكـاثوليك وأعضـاء السـلك القنصـلي، وفـي مقدمتهم قناصل فرنسا وإيطاليا والنمسا وهولندا وكثيرا من علية القوم في القاهرة والإسكندرية، وأعد الباشا قطارا خاصا لنقل المدعوين من القـاهرة إلـى الزقـازيق حيـث كـان فـي انتظـارهم القـوارب فاسـتثقلوها إلـى منطقـة بحيـرة

[1] - الحسيني منسي: الشرقية وسينا صـ ،٢٤٧,٢٤٦.
[2] - انظر نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٤١، الحسيني منسي:.الشرقية وسين، صـ٢٤٨، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٦،١١٥.
[3] - عين أول محافظ لمحافظة القنال في عصر إسماعيل باشا، (الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٩، حاشية رقم١.

التمساح، وأناب سعيد عنه في حضور الاحتفال إسماعيل بك حمدي المشرف على شئون العمال المصريين في أراضي البرزخ([1]).

أما عدد العمال الشرقاويين الذين عملوا في ترعة الماء العذب من القصاصين إلى نفيشة على مقربة من بحيرة التمساح من 19 إبريل سنة 1861م إلى 23 يناير سنة1862 م .

م	الشهر	عدد العمال
1-	إبريل1861 م	807
2-	مايو	922
3-	يونيو	829
4-	يوليو	695
5-	أغسطس	1927
6-	سبتمبر	3310
7-	أكتوبر	176
8-	نوفمبر	2357
9-	ديسمبر	3614
10-	يناير1862 م	3833
المجموع		15491

ولقد بلغ عدد العمال الشرقاويين الذين عملوا في ترعة الماء العذب من القصاصين إلى نفيشة ,على مقربة من بحيرة التمساح من19 إبريل سنة1861إلى23 يناير سنة 1862 ميلادية15491 عاملا ,وفق نظام السخرة بجانب عملهم بالقناة([2])، وقد بلغ طولها34835 مترا ,ولقد حُشد لها الفلاحين من مديريتي الشرقية والدقهلية وفق نظام السخرة ,حتى بلغ عددهم في غضون تسعة أشهر ,وهي المدة التي استغرق حفرها55893 عاملا كانوا يعملون حسب نظام المقطوعية ,ولقد بذل العمال كل جهد في سبيل إنجاز حفر هذه الترعة بجانب عملهم بالقناة البحرية الخاصة([3]).

---

[1] ـ الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٧.
[2] ـ نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٤١.
[3] ـ انظر نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٤١، الحسيني منسي:.الشرقية وسين، صـ٢٤٨، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٦،١١٥، رأفت غنيمي الشيخ: الإسماعيلية بوابة مصر الشرقية، صـ٢٥٩.

أهمية ترعة الماء العذب في إتمام مشروع قناة السويس، ودورها في النقل والمواصلات، وتوفير مياه الشرب للعمال.

يجب ألا يغيب عن الذهن أن وجود الماء العذب أدى إلى تحسن الحالة الصحية في جهات البرزخ، وسهل على القسم الطبي مكافحة الأمراض ومواطن القزارة بإقامة المغاسل والحمامات العامة وغيرها لوجود الماء العذب بوفرة، كما وفرت الوقت والجهد والمال للشركة في شحن الآلات وسائر المهمات فبعد أن كانت تأتي عن طريق السكة الحديدية من الإسكندرية أو القاهرة إلى بنها فالزقازيق حيث كانت تفرغ حمولتها وتشحن في قوارب تتسير في ترعة الزقزيق ثم ترعة الوادي ثم الترعة الحلوة التي قامت الشركة بحفرها، وكان من أهمية هذه الترعة أن استقرت أمور النقل، وزادت مقادير الأطعمة التي ترسل للعمال في القناة، وكذلك علف الحيوانات ومهمات الحفر حتى بلغ ما أرسل من تلك الاحتياجات عن طريق ترعة الماء العذب 1200 طن شهريا([1])، ولقد تحسنت وسائل المواصلات بين الزقازيق وساحات الحفر إلى حد كبير للغاية على أثر حفر ترعة الماء العذب حتى بحيرة التمساح، فبجانب إنشاء مستودعات مركزية في الزقازيق فقد عمدت الشركة إلى تعيين مندوبين لها في مدن الشرقية الهامة وقراها يشترون ما هي بحاجة إليه من مواد غذاء وأدوات وخصوصا المقاطفف والقفف وغيرها ثم يبعثونها بالطريق المائي عن طريق الزقزيق فالقصاصين فالتمساح، وعلى أثر حفر الترعة أنشأت في الزقازيق مخبزا إذ كان الخبز المجفف الذي تستورده الشركة لتوزيعه على العمال لا يلبث أن يصيبه التعفن سريعا، وعلى أثر ذلك أيضا أفتتح عدة مطاعم ومحال جزارة لبيع اللحوم ومحال بقالة([2]).

في النصف الثاني من عام ١٨٥٦م اتخذ سعيد باشا التدابير النهائية لحفر ترعة الماء العذب، واستورد من أنجلترا وفرنسا المهمات اللازمة لتنفيذ مشروع الترعة الحلوة، ووضع المهندسون علامات على الأرض لتحديد خط سير الترعة، وكان عدد العمال الذين يعملون وقتئذ أربعمائة عامل ولكن ديليسبس لم يقتنع بهذا العدد وطلب برفعه إلى ألف([3]).

مشكلة مياه الشرب:

[1] - الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤١.
[2] - الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٣.
[3] - عبد العزيز الشناوي: السخرة، صـ٢٣٨، رأفت غنيمي الشيخ: الإسماعيلية بوابة مصر الشرقية، صـ٢٥٣.

كانت الفترة الأولى من٢٥ إبريل سنة 1859 إلى 23 يناير 1861 أخطر فترة اجتازتها الشركة وتعرضت فيها أرواح العمال والحيوانات على السواء لخطر الموت عطشا، ولقد واجهت الشركة في مشكلة ماء الشرب ونقص كميات الماء وتأخر وصولها للعمال، فأدى ذلك إلى الشروع في حفر قناة صغيرة من القصاصين في مديرية الشرقية إلى بحيرة التمساح([١]) لتكون امتدادا لترعتي الزقازيق والوادي، واللتين كانتا متصلتين بدورهما بالقاهرة عن طريق بحر مويس ([٢]) وفرع دمياط([٣]) فبدأت أعمال الحفر صباح يوم 19 إبريل من سنة1861 م، وكان من أسباب قلة المياه وفاة الفلاحين حيث إن الفلاحين المصريين كانوا يموتون كالذباب، وقد تعددت هروب الفلاحين حتى لا يدركهم الموت من قلة الماء، حيث كان الماء يجلب من أماكن بعيدة على ظهور الجمال([٤]).

وكانت الجمال تسير في قوافل قوام كل قافلة عدد يتراوح بين عشرة جمال وعشرين جملا ومعها العدد اللازم من الجمالين ورئيسهم الذي يكون في مقدمة القافلة، واستوردت الشركة لهذا الغرض عددا كبيرا من البراميل، واستأجرت عددا ضخما من الجمال قُدِر ما بين 1500 إلى 1600 جملا([٥])، ويكفي أن نذكر أن قافلة الجمال كانت تأخذ أربعة أيام في ذهابها من القنطرة إلى مورد الماء وفي عودتها منه، وإذا تأخر وصول القافلة وهو أمر كان يحدث غالبا كان الموت يحصد العمال حصدا([٦]).

ومما يدل على عظم تلك المشكلة أنه عند زيارة سعيد باشا الثانية لأماكن الحفر اصطحب معه حاشية كبيرة وقوة من حرسه الخاص بلغ عدد أفرادها ألف نوبي وقوة أخري من الجيش المصري، ولما انتظره ديلسيبس في التل الكبير ليقوم باصطحابه إلى مكان الحفر همس في أُذن أحد رجال الحاشية أنه من الصعب أن يصحب الوالي ذلك العدد الضخم من الحرس وجنود الجيش إلى ساحات الحفر، لأن مشكلة المشكلات التي كانت تواجها الشركة في الصحراء

---

[١] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٠.

[٢] - بحر مويس: هو بحر قديم من جملة فروع النيل القديمة، (علي باشا مبارك: الخططط التوفيقية، جـ١٩، صـ٥٣، الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤).

[٣] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٣٨،١١٠.

[٤] - علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣١، نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٤٩، الحسيني منسي: الشرقية وسينا صـ٢٣٣، عبد العزيز الشناوي: السخرة ف حفر قناة السويس، صـ٦٤،٢٣٢.

[٥] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٣٢.

[٦] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٣٢.

وقتئذ هي توفير ماء الشرب للعمال، وأن وجود هذا العدد الكثيف من الجنود والمرافقين يزيد المشكلة تفاقما ويؤثر على كميات الماء المحدودة التي تجلبها الشركة على ظهور الجمال من مسافات نائية، وكانت نتيجة هذا النصح أن أنقصت القوة العسكرية المرافقة إلى خمسين جنديا وتخلف الباقون عن مواصلة السفر، ويدل هذا الحادث على أن سعيد باشا كان لا يدرك تماما كيف كانت تسير الأمور في حفر القناة والأخطار التي كانت تحدق بأفراد الشعب المصري المسخرين في حفر القناة([1]).

وقد عهد سعيد باشا إلى إسماعيل حمدي بك([2]) بالذهاب إلى ساحات الحفر في أول فبراير سنة ١٨٦١م فاستهل عمله بالبرزخ بالقبض على زعماء العمال المتمردين وألقى بهم في غيابات السجن الذي أقيم في منطقة عتبة الجسر، وكان مبنى السجن عبارة عن منزل منخفض أقيم في مكان منعزل، وأعلن إسماعيل حمدي في ملأ من العمال أن سعيد باشا قد أمره بألا يسمح لأي عامل بأن لا يقضي يوما واحدا في البرزخ بدون عمل، ومضى إسماعيل حمدي في استخدام وسائل العنف والإرهاب إزاء عمال السخرة، ففرض عليهم مراقبة دقيقة من مشايخ العمال، وعين قوات من فرسان البوليس ترتاد المنطقة الواقعة بين ساحات الحفر والتل الكبير لتعقب العمال الهاربين، وكان إسماعيل حمدي يتعمد بموكبه إثارة الخوف في نفوس العمال، فكانت عقوبة الضرب أو الجلد تتم أمام العمال لبث الخوف والرعب في نفوس الجميع([3]).

دور مديرية الشرقية في الإمداد والتموين.

[1] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٢٥،١٢٦، محمد عبد الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات، صـ١١٦.

[2] - ظل إسماعيل حمدي يشرف على شئون العمال المصريين طيلة البقية الباقية من حكم محمد سعيد، ولما أنشأ الخديوي إسماعيل في مارس سنة ١٨٦٣م محافظة القناة عينه محافظا لها، (علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣١).

[3] - انظر عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٣٨،١٣٧، محمد عبد الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات، صـ١١٩.

الإمداد والتموين:

كانت الشرقية تقوم بتموين العمال المصريين الذين استخدمتهم الشركة في أعمال تنفيذ المشروع، ولقد قامت الشركة بإنشاء إدارة للتموين في يوليو سنة ١٨٦١م في مدينة الزقازيق وفرع آخر لها في دمياط، وكانت هذه الإدارة تقوم بتنظيم مشكلة التموين لمنع الاضطرابات وسد احتياجات العمالة من المواد الغذائية وغيرها لتفي بمتطلبات الآلف الذين يعملون في أماكن الحفر، ولقد عمدت الشركة إلى تعيين مندوبين لها في مدن الشرقية وقراها يشترون المواد الغذائية وأدوات الحفر البدائية ثم يبعثون بهذه المشتريات إلى الزقازيق ومنها إلى أماكن الحفر([1]).

وكان للشركة مندوبون في الزقازيق يتولون الإشراف على نقل البضائع من القطارات الحديدية والتي ينتهي سيرها في الزقازيق، ثم إلى السفن النيلية والقوارب أو تخزينها في مخازن بمدينة الزقازيق، وكانت الشركة في سنة 1861م قد أنشأت في مدينة الزقازيق مخبزا، إذ كان الخبز المجفف التي تستورده الشركة لتوزيعه على العمال يصيبه التعفن، وقد صرح الطبيب المشرف على قسم التمساح بأن ظاهرة تفشي الأمراض المعوية بين العمال إلى رداءة الخبز وعدم صلاحيته وكان نجاح ذلك المخبز أكبر مشجع لمقاول الشركة العام على فتح عدة محال في ساحات الحفر يديرها لحسابه الخاص وتبيع المواد الغذائية، فافتتح عدة مطاعم ومحل جزارة لبيع اللحوم ومحل بقالة، وكانت هذه المحال تأخذ حاجتها من مستودعات التموين المركزية في الزقازيق([2]).

بون في الزقازيق يتولون الإشراف على نقل البضائع من القطارات الحديدية والتي ينتهي سيرها في الزقازيق، ثم إلى السفن النيلية والقوارب أو تخزينها في مخازن بمدينة الزقازيق، وكانت الشركة في سنة ١٨٦١م قد أنشأت في مدينة الزقازيق مخبزا، إذ كان الخبز المجفف التي تستورده الشركة لتوزيعه على العمال يصيبه التعفن، وقد صرح الطبيب المشرف على قسم التمساح بأن ظاهرة تفشي الأمراض المعوية بين العمال إلى رداءة الخبز وعدم صلاحيته

---

[1] ـ الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٢.
[2] ـ الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٣، نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ١٢٨.

وكان نجاح ذلك المخبز أكبر مشجع لمقاول الشركة العام على فتح عدة محال في ساحات الحفر يديرها لحسابه الخاص وتبيع المواد الغذائية، فافتتح عدة مطاعم ومحل جزارة لبيع اللحوم ومحل بقالة، وكانت هذه المحال تأخذ حاجتها من مستودعات التموين المركزية في الزقازيق([1])،وفي أواخر سنة ١٨٦١م أنشأ المقاول سوقا في القصاصين تباع فيه الخضر واللحوم والطيور والبيض وبض الفواكه التي كان يحضرها كثير من أهالي الشرقية والذين أصابوا من هذا العمل أرباحا وفيرة([2]).

النقل والمواصلات:

لا شك بأن مديرية الشرقية بحكم موقعها الجغرافي من ساحات الحفر قد تحملت المتاعب والصعاب في سبيل توصيل المواد الغذائية والمهمات التي يحتاجها العمال من نقل المعدات والآلات والمواد الغذائية التي تسد رمق آلاف العمال المصريين وغيرهم من الجنسيات الأخرى فكانت مديرية الشرقية بمثابة الشريان الحيوي لهذا المشروع الضخم

إذ كانت الشركة تشحن الآلات وسائر المهمات عن طريق السكة الحديد من الإسكندرية أو القاهرة إلى بنها ثم الزقازيق حيث كانت تفرغ حمولتها وتشحن في قوارب تسير في ترعة الزقازيق ثم الوادي ثم الترعة الحلوة التي قمت الشركة بحفرها، وفي بعض الأحيان كانت الشركة تقوم بشحن تلك المهمات بطريق الملاحة النهرية إلى الزقازيق ثم تنقل في قوارب صغيرة إلى بحيرة التمساح، وفي عام ١٨٦١م عمل الخديوي سعيد([3]) على إنشاء طريق مرصوف لمرور العربات على ضفة قناة الزقازيق بين محطة السكة الحديد المقامة بمدينة الزقازيق وجسر التل الكبير حيث يلتقي بالطريق الصحراوي، وهكذا أصبحت المواصلات المتجهة إلى الخليج سهلة، وذلك حتى إنشاء ترعة

[1] ـ الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٣، نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ١٢٨.

[2] ـ الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٣.

[3] ـ الخديوي سَعِيد (١٢٣٧ - ١٢٧٩ هـ = ١٨٢٢ - ١٨٦٣ م): محمد سعيد (باشا) بن محمد علي الكبير: من ولاة مصر. ولد في الإسكندرية، وتعلم في مدارس القاهرة. وولي مصر بعد وفاة عباس الأول (سنة ١٢٧٠ ه وزار سورية سنة ١٢٧٦ وبنيت في أيامه مدينة (بورسعيد) فسميت باسمه، و (القلعة السعيدية) عند القناطر الخيرية. ومنع الاتجار بالرقيق سنة ١٢٧٣ وحرر الموجودين منهم بمصر. وفي أيامه بوشر حفر قناة السويس (سنة ١٢٧٦) وتوفي ودفن بالإسكندرية، (الزركلي: الأعلام، جـ١، صـ٣٠٨).

الماء العذب، واستفادت الشركة من مد شبكة طرق السكك الحديدية المصرية بفضل قرار إسماعيل باشا في سنة ١٨٦٦م بإنشاء خط سكة حديد يربط القاهرة بالسويس عن طريق الزقازيق والإسماعيلية([1])، وبدأ في أول يوليو من سنة ١٨٦٨م فتح الجزء بين الزقازيق والإسماعيلية ووصل الخط إلى السويس بعد شهر ونصف([2]).

وكانت حركة نقل نقل المأكولات الطازجة من الشرقية تضعف إلى حد كبير في أيام خفض منسوب الماء في ترعة الوادي والترعة العذبة فيتعذر على القوارب السير في مياهها والوصول بالأكولات إلى طوسون أو القنطرة وقد حاولت الشركة علاجا لهذه الحال أن تنقل مواد التموين من نقطة وقوف القوارب على ظهور الجمال ويؤدي هذا إلى ضياع كميات كبيرة من الأقوات نتيجة سطو البدو عليها وهي في طريقها إلى تلك الجهة مما جعل تموين العمال أحيانا أمرا صعبا باهظ التكاليف.

وقد تقدم أحد كبار أصحاب القوارب في الزقازيق إلى الشركة في سنة ١٨٦٢م يعرض عليها أن يتولى بمفرده كافة عمليات النقل في ترعة الماء العذب من الزقازيق إلى نهاية الترعة عند بحيرة التمساح على أن يخصص لهذا الغرض مائة سفينة متوسطة حمولة كل منها عشرة أطنان وقبلت الشركة هذا العرض، وكان من آثارهذا الاتفاق أن استقرت أمور النقل إلى حد كبير في ترعة الماء العذب وزادت مقادير الأطعمة التي ترسل للعمال([3]).

ولقد تم إنشاء خدمة التلغراف في سنة ١٨٥٦م ضمن برنامج الأشغال كوسيلة إضافية لزيادة الدخل فقط، ولكن في نهاية الأمر استخدم التلغراف من أجل ،احتياجات الأشغال، فقد قرر فوزان بك([4]) إنشاء شبكة تلغراف لربط مقرات الشركة فيما بينها بل أيضا مع القاهرة والإسكندرية وباريس، وقد تم وضع الأعمدة والكوابل التي بدأت في نهاية ١٨٦٢م والتي تم إستردادها من فرنسا، وفي مارس سنة ١٨٦٣م تم تشغيل الخط بين المشروع ومدينة الزقازيق، وفي أول يوليو سنة ١٨٦٤م كانت قد انتهت عملية إقامة شبكة التلغراف الرئيسية واشتملن على عشرة محطات هي الزقازيق والتل الكبير

[1] - علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣٧.
[2] - نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ١٧٩.
[3] - الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤١.
[4] - مدير عام أشغال الحفر أعمال البناء في القناة وصديق ديليسبس، (أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ١٦١).

والإسماعيلية والجسر والقنطرة ورأس العش وبور سعيد وطوسون وشالوفة والسويس([1]).

البريد والتلغراف

أخذت الشركة في بداية الأشغال على عاتقها مهمة توزيع البريد الخاص بها في كل القطر المصري، وأسست خصيصا لذلك مصلحة البرق وأقامت مكاتب البريد وتطورت هذه المهمة تدريجيا مع زيادة أماكن العمل واحتياجات إدارات الشركة، ففي شهر يوليو ١٨٦٠م وقعت الشركة مع إدارة البريد الأوربية عقدا بناء عليه تقوم بتوزيع رسائلها في مصر مقابل مبلغ سنوي، وقد حصلت على ترخيص واعتراف من البريد في كل أنحاء القطر المصري، وتقع أقرب مكاتب البوسطة الأوربية إلى الخليج في دمياط والزقازيق والسويس، وتقوم الشركة ذاتها بنقل البريد الضروري لمصالحها وبريد عملائها بين المكاتب الثلاث ومختلف ورش العمل، واستخدمت الشركة في مارس ١٨٦١م عشرة رجال وعشرة جمال لتوصيل وتوزيع البريد في المحطات المختلفة([2]).

كما تم تجهيز إيداع واستلام البرقيات في الأماكن الرئيسية بالقناة وفي أول يوليو سنة ١٨٦٤م كانت قد انتهت عملية إقامة شبكة التلغراف الرئيسية واشتملت على عشرة محطات هي الزقازيق والتل الكبير والإسماعيلية والجسر والقنطرة ورأس العش وبور سعيد وطوسون وشالوفة والسويس، وكذلك مائتي وخمسين كيلو متر من أسلاك التلغراف([3]).

[1] - نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ١٨٦،١٨٥.
[2] - نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ١٨٣.
[3] - نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ١٨٦.

الحالة الصحية:

كانت الصحة جزءا من الاهتمامات الأولية للشركة ويشهد على ذلك وجود الدكتور أوبار روش في بور سعيد في يوم ٢٥ إبريل ١٨٥٩م وهو يوم بدء العمل الرسمي إذ كلفه رئيس الشركة بتنظيم إدارة صحية في منطقة خليج السويس([١])

ويجب أن لا يغيب عن الذهن أن وجود الماء العذب أدى إلى تحسن الحالة العامة في جهات البرزخ وسهل على القسم الطبي مكافحة الأمراض ومواطن القزارة بإقامة المغاسل والحمامات، ولقد أنشأ القسم الطبي وحدات صحية في جهات عدة من البرزخ يشرف على كل منها طبيب أو أكثر فضلا عن الصيادلة والممرضين، ويتم استيراد الأدوية من فرنسا، وكانت بور سعيد أول منطقة حظيت بوجود وحدة صحية وعين فيها طبيب سنة ١٨٥٩م.

هذا وقد أقامت الشركة في الزقازيق عدة مراكز للإسعاف بقصد فحص أي عامل يفد من البرزخ فحصا طبيا دقيقا ضمانا لعم تسريب الأمراض المعدية إلى داخل منطقة حفر القناة، كما قام طبيب الوحدة الصحية في الزقازيق بتطعيم أبناء هذه المدينة مستعينا بالقاضي الشرعي الذي شرح لهم مزايا ذلك التطعيم فأقبلوا على تقديم أولادهم إلى طبيب الشركة([٢]).

وكان أكثر الأمراض انتشارا بين العمال المصريين الذين ساهموا في حفر ترعة الماء العذب من القصاصين إلى بحيرة التمساح في الفترة الواقعة بين شهر إبريل سنة ١٨٦١م وبين يناير سنة ١٨٦٢م نتيجة عملهم في رمال الصحراء طوال أشهر الحرارة الشديدة ولذا كان الرمد أكثر الأمراض شيوع([٣])، وانتشرت الدوسنتاريا ثم التهاب الكبد، وقد ظهر وباء الكوليرا الذي تفشى في العمال في صيف ١٨٦٥م ونشر الذعر مما أدى إلى تعطيل الأعمال، وكانت بداية ظهور في جدة في مايو سنة ١٨٦٥م وانتشر بسرعة في السويس مع وصول آلاف العمال الحجاج العائدين من مكة، وسرعان ما ظهرت الكوليرا في الإسكندرية ثم بعد قليل في الزقازيق حيث اجتاحها بشدة([٤])، وفرت جموع

---

[١] - نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٢٠٥.
[٢] - الحسيني منسيي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٠.
[٣] - نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٢١١، الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٠، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٦.
[٤] - انظر الملاحق والوثيقة المنشورة في كتاب نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٢١١.

غفيرة من سكانها وعلى الأخص اليونانيين والإيطاليين إلى الإسماعيلية وغصت بهم الفنادق([1]).

وفي أثناء ذلك حدث وباء للبقر الذي كان يعمل في حفر الترعة الحلوة، فاضطر أبناء مديرية الشرقية أن يقوؤدوا الأعمال التي كانت تقوم بها هذه الأبقار، فأُطلق عليه لقب شرقاوي كا وورك cca work(([2]).

وكانت قد انتسرت الأمراض انتشارا بين العمال المصريين الذين ساهموا في حفر ترعة الماء العذب من القصاصين إلى بحيرة التمساح في الفترة الواقعة بين شهر إبريل سنة1861 م وبين يناير سنة1862 م نتيجة عملهم في رمال الصحراء طوال أشهر الحرارة الشديدة ولذا كان الرمد أكثر الأمراض شيوعا([3])، وانتشرت الدوسنتاريا ثم التهاب الكبد، وقد ظهر وباء الكوليرا الذي تفشى في العمال في صيف1865 م ونشر الذعر مما أدى إلى تعطيل الأعمال، وكانت بداية ظهور في جدة في مايو سنة1865 م وانتشر بسرعة في السويس مع وصول آلاف العمال الحجاج العائدين من مكة، وسرعان ما ظهرت الكوليرا في الإسكندرية ثم بعد قليل في الزقازيق حيث اجتاحها بشدة ([4])، وفرت جموع غفيرة من سكانها وعلى الأخص اليونانيين والإيطاليين إلى الإسماعيلية وغصت بهم الفنادق([5]).

ولقد انتشرت الأوبئة الفتاكة في صفوف العمال وعلى الأخص مرض التيفود والرمد والدوسنتاريا ومرض الكوليرا الذي اجتاح معظم ساحات الحفر سنة ١٨٦٥م وكان بلا شك أثرها عظيما على أبناء الشرقية([6]).

ولقد زاد القسم الطبي في عدد الموظفين الفنيين في القصاصين والزقازيق لنشاط الحركة التجارية بعد حفر الترعة من وسط الدلتا إلى داخل البرزخ حتى أصبح عددهم طبيبين أوربيين وآخرين مصريين وثلاثة مساعدي أطباء وصيدليا ومساعد صيدلي، وقد أقيم في التل الكبير مستشفى بصفة دائمة، كما شيدت الشركة بجواره مسجدا كانت تنار مئذنته ليلا بمصباح قوي فترشد قوافل

[1] ـ عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٧٧.

[2] ـ نقلا عن الأستاذ الدكتور حافظ شمس الدين عبد الوهاب عضو المجلس العلمي، وعضو مجمع اللغة العربية، وعالم الجولوجيا.

[3] ـ نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٢١١، الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٠، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٦.

[4] ـ انظر الملاحق والوثيقة المنشورة في كتاب نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٢١١.

[5] ـ عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٧٧.

[6] ـ عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٦٠ وما بعدها، الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٠، محمد عبد الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات، صـ١٢٠.

الجمال والقادمين ليلا في الصحراء، وأقيم في المستشفى ستون سريرا خصصت عشرة منها للأوربيين وخمسون للمصريين.

وقد أقامت الشركة في الزقازيق عدة مراكز للإسعاف بقصد فحص كل عامل يفد إلى البرزخ فحصا طبيا دقيقا ضمانا لعدم تسرب الأمراض المعدية إلى داخل البرزخ، كما قام طبيب الوحدة الصحية بالزقازيق بتطعيم أبناء هذه المدينة مستعينا بالقاضي الشرعي الذي شرح لهم مزايا ذلك التطعيم فأقبلوا على تقديم أولادهم إلى طبيب الشركة، هذا إلى أنه عمل على مراقبة بيع الأغذية مراقبة دقيقة بحيث لم يكن يسمح مطلقا بإرسال المأكولات التي تعرضت للفساد إلى داخل البرزخ، كما لاحظ أن السفن تحمل معها أحيانا ماء الشرب محفوظا في خزانات مصنوعة من الخشب وهو أمر يؤدي إلى فساد الماء بسرعة، فاتخذت الشركة تدابير عاجلة لإنشاء خزانات من الصاج يحفظ فيها الماء وذلك قبيل حفر ترعة الماء العذب([١]).

مشكلة ماء الشرب:

كانت الفترة الأولى من ٢٥ إبريل سنة ١٨٥٩ إلى ٢٣ يناير ١٨٦١م أخطر فترة اجتازتها الشركة وتعرضت فيها أرواح العمال والحيوانات على السواء لخطر الموت عطشا، ولقد واجهت الشركة في مشكلة ماء الشرب ونقص كميات الماء وتأخر وصولها للعمال، فأدى ذلك إلى الشروع في حفر قناة صغيرة من القصاصين في مديرية الشرقيةإلى بحيرة التمساح([٢]) لتكون امتدادا لترعتي الزقازيق والوادي، واللتين كانتا متصلتين بدورهما بالقاهرة عن طريق بحر مويس وفرع دمياط إلى ([٣]) فبدأت أعمال الحفر صباح يوم ١٩ إبريل من سنة ١٨٦١م وفرغت من حفرها في ظهر يوم ٢٣ يناير سنة ١٨٦٢م، وكان من أسباب قلة المياه وفاة الفلاحين حيث يقول فارمان إن الفلاحين المصريين كانوا يموتون كالذباب، وقد تعددت هروب الفلاحين حتى لا يدركهم الموت من قلة الماء، حيث كان الماء يجلب من أماكن بعيدة على ظهور الجمال([٤]).

---

[١] - الحسيني منسي: الشرقية وسيناء، صـ٢٤٠.
[٢] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٠.
[٣] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٠،٣٨.
[٤] - علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣١، نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٤٩، الحسيني منسي: الشرقية وسينا صـ٢٣٣، عبد العزيز الشناوي: السخرة ف حفر قناة السويس، صـ٢٣٢،٦٤.

وكانت الجمال تسير في قوافل قوام كل قافلة عدد يتراوح بين عشرة جمال وعشرين جملا ومعها العدد اللازم من الجمالين ورئيسهم الذي يكون في مقدمة القافلة، واستوردت الشركة لهذا الغرض عددا كبيرا من البراميل، واستأجرت عددا ضخما من الجمال قُدِر ما بين ١٥٠٠ إلى ١٦٠٠ جملا([1])، ويكفي أن نذكر أن قافلة الجمال كانت تأخذ أربعة أيام في ذهابها من القنطرة إلى مورد الماء وفي عودتها منه، وإذا تأخر وصول القافلة وهو أمر كان يحدث غالبا كان الموت يحصد العمال حصدا([2]).

وكان معظم العمال يلوذون بالفرار من ساحات الحفر حين يستشعرون الخطر الداهم بسبب نفاد كميات الماء وتأخر وصول مقادير أخرى فيلتمسون النجاة بالهرب قبل أن يدركهم الموت، وكانوا في تلهفهم على النجاة بأرواحهم لا يقدرون خطورة ما هم مقدمون عليه من اجتياز الصحراء وهم لا يحملون ماء، وينسون بعد المسافة التي تفصل بين ساحات الحفر وبين الأماكن المأهولة والتي توجد فيها مياه الشرب، فكانوا يلقون حتفهم في الطريق من شدة العطش وتظل جثثهم في العراء على رمال الصحراء تنهشها الذئاب، وكان هناك قلة من العمال يستسلمون لقضاء الله وقدره ولا يبرحون ساحات الحفر يحدوهم الأمل في وصول القافلة التي تحمل ماء الشرب، وكان يطول انتظارهم ويلفظون أنفاسهم قبل أن تدركهم قافلة الحجاج، أما العمال الذين قدرت لهم النجاة فقد قاسوا كثيرا من جراء هذه المشكلة، إذ كان بعضهم يشرب من آبار يميل ماؤها إلى الملوحة، كالعمال الذين اشتغلوا في منطقة البحيرات، إذ كانوا يأخذون حاجتهم من الماء من بئر أبو العروق([3]).

ومما يدل على عظم تلك المشكلة أنه عند زيارة سعيد باشا الثانية لأماكن الحفر اصطحب معه حاشية كبيرة وقوة من حرسه الخاص بلغ عدد أفرادها ألف نوبي وقوة أخري من الجيش المصري، ولما انتظره ديلسيبس في التل الكبير ليقوم باصطحابه إلى مكان الحفر همس في أُذن أحد رجال الحاشية أنه من الصعب أن يصحب الوالي ذلك العدد الضخم من الحرس وجنود الجيش إلى ساحات الحفر، لأن مشكلة المشكلات التي كانت تواجها الشركة في الصحراء

[1] -عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٣٢.
[2] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٣٢.
[3] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٣٢، الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٣٤.

وقتئذ هي توفير ماء الشرب للعمال، وأن وجود هذا العدد الكثيف من الجنود والمرافقين يزيد المشكلة تفاقما ويؤثر على كميات الماء المحدودة التي تجلبها الشركة على ظهور الجمال من مسافات نائية، وكانت نتيجة هذا النصح أن أنقصت القوة العسكرية المرافقة إلى خمسين جنديا وتخلف الباقون عن مواصلة السفر، ويدل هذا الحادث على أن سعيد باشا كان لا يدرك تماما كيف كانت تسير الأمور في حفر القناة والأخطار التي كانت تحدق بأفراد الشعب المصري المسخرين في حفر القناة([1]).

دور بدو مديريةالشرقية

لقد كان لبدو مديرية الشرقية دورا مهما في حل بعض المشكلات التي تعرض لها العمال حيث استعانت الشركة بهم لنقل ماء الشرب والأقوات، وعمل البدو أيضا على قيادة قوافل الجمال وإقامة الخيام في مراكز الأبحاث وسط الصحراء وهم بطبيعة الحال يرتادون صحراء مديرية الشرقية وهم أعلم بالطرق الصحراوية من غيرهم([2])، وهم الذين كانوا ينقلون الماء في براميل على ظهور الجمال إلى مسافات بعيدة حيث كان يشتغل العمال([3]).

وعندما بدأ فردينان ديليسبس التخطيط لحفر قناة السويس، شرع في دراسة جغرافية المكان، وفي إحدى جولاته في الصحراء تعرف إلى الشيخ سعود الطحاوي أثناء رحلة قنص كان يقوم بها الطحاوي، وأهداه بندقية خرطوش فرنسية الصنع عيار ١٦ مم، لتتوطد صداقة الرجلين، ويصبح الطحاوي محل ثقة ديليسبس، ورجل الحكومة في هذا المكان، ويقدم الطحاوي العون لديليسبس أثناء حفر القناة، ومن ذلك توفيره أعلاف الحيوانات المستخدمة في عمليات الحفر، وكانوا يكلفونه بالكثير من الأعمال الشاقة، ولكنه كان يؤديها بنجاح، حتى أُطلق عليه لقب "الحاوي الطحاوي". اشترك الطحاوي مع ديليسبس في رحلات قنص عديدة، شارك في إحداها الأمير رودلف ولي عهد الإمبراطورية النمساوية([4]).

---

[1] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٢٦،١٢٥، محمد عبد الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات، صـ١١٦.
[2] - انظر عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٨٩،٦٤.
[3] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٠.
[4] - الموقع التاريخي لأسرة الطحاوية.

دور مدن المديرية وقراها في عملية الحفر.

ليس هناك من دليل أقوى من توقيع مشايخ بلاد مديرية الشرقية لديليسبس على عريضةيقرون فيها بحسن معاملة الفلاحين الذين يعملون في مشروع الحفر.

كانت عملية تسليم عمال السخرة بواسطة موظفي الحكومة وتسلمهم بمعرفة مندوبي شركة القناة تتم في أول الأمر بمنطقة الوادي بمديرية الشرقية، وقد نجم عن تجمع العمال بكثرة كثيرة في هذه الناحية أن أصيبت مزروعات الوادي بأضرار بالغة فاختيرت أبو حماد بمديرية الشرقية مركزا يتجمع فيه العمال تمهيدا لفرزهم وترحيلهم إلى ساحات الحفر ثم ما لبث أن وقع الاختيار على الزقازيق لتكون مركزا لهذه العملية ولك لسهولة المواصلات المائية والحديدية إليها من جهات الدلتا([١]).

وقد بعث نوري مدير الشرقية إلى سعيد باشا تقريرا عن ازدهار الزقازيق قال فيه " إن بندر الزقازيق قد أصبح بلدا عامرا من إقامة كثير من التجار المسلمين والأوربيين فيه، ومن إقامة العمال المشتغلين في حفر قناة السويس والذين يفدون من أقاليم الوجهين القبلي والبحري.

وكان سفر عمال الوجه القبلي يتم في السفر النيلية إلى القاهرة ومنها بالسكة الحديد إلى بنها فالزقازيق، نهاية الخط الحديدي في ذل ك الوقت ومن ثم يساقون زمرا كالأنعام إلى ساحات الحفر في منطقة القناة سيرا على الأقدام تحت الحراسة الشديدة من فرسان" القواصة "أي البوليس، وكانوا يقطعون المسافة الأخيرة في أربعة أيام .أما الرحلة بأكملها لعمال الوجه القبلي فكانت تستغرق وقتا يصل عادة إلى عشرين يوما تبعا لموقع المديرية التي يفدون منها([٢]).

وكان عمال الوجه البحري يسافرون إلى الزقازيق إما بالسكة الحديد وإما في السفن النيلية تبعا لموقع المديرية التي يفدون منها واتصالها بالشبكة الحديدية المتواضعة وقتئذ أو عدم اتصالها بها .

---

[١] - انظر الملاحق، والوثائق المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٥، الحسيني منسي: الشرقية وسيناء، صـ، محمد عبد الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات، صـ١١٨.

[٢] - محمد مصطفى صفوت: إنجلترا وقناة السويس، صـ٣٠.

دور بلاد مديرية الشرقية في تسريع وتيرة العمل

كانت عملية تسليم عمال السخرة بواسطة موظفي الحكومة وتسلمهم بمعرفة مندوبي شركة القناة تتم في أول الأمر بمنطقة الوادي بمديرية الشرقية، وقد نجم عن تجمع العمال بكثرة كثيرة في هذه الناحية أن أصيبت مزروعات الوادي بأضرار بالغة فاختيرت أبو حماد بمديرية الشرقية مركزا يتجمع فيه العمال تمهيدا لفرزهم وترحيلهم إلى ساحات الحفر ثم ما لبث أن وقع الاختيار على الزقازيق لتكون مركزا لهذه العملية ولك لسهولة المواصلات المائية والحديدية إليها من جهات الدلتا([1]).

ولقد قامت الشركة بعدة تحسينات في ترعتي الزقازيق والوادي وكان طولهما ٤٥ كيلو متر حتى تتمكن السفن المحملة بالمؤن من الملاحة فيها.

وتنفيذا لأوامر سعيد باشا الجائرة كان على عمدة القرية أن يقدم عند صدور أول إشارة له من المديرية العدد المطلوب من رجال قريته، ويذهب العمال إلى المكان الذي يعين لهم لاجتماع الفريق المسافر وينتظرون حتى يكتمل عدد الفوج، وتفرض الحكومة عليهم خلال ذلك الوقت رقابة شديدة حتى لا يفكروا في الهرب، وكان من شدة حرص الحكومة في مراقبة العمال أن تلجأ إلى حبسهم، وكان عمال كل مركز من مراكز المديرية يؤلفون فرقة عليها رئيس يطلق عليه لفظ الشيخ يتمتع بسلطة على رجال فرقته، فكان من واجباتهم مراقبة سلوك العمال أثناء سفرهم إلى البرزخ وقيادتهم صباح كل يوم إلى ساحة الحفر والإشراف عليهم أثناء العمل وفض المنازعات التي تنشأ بينهم، كما كان يضرب المقصرين منهم لتهدر كرامتهم ليل نهار، وحين يكتمل عدد الفوج يستقل العمال القطار أو السفن الشراعية من الزقازيق حتى أقرب مكان لساحات الحفر، ويوضع العمال أثناء سفرهم تحت الحراسة المسلحة([2]).

دور مدينة الزقازيق في إرسال العمال إلى البرزخ:

[1] - انظر الملاحق، والوثائق المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٥، الحسيني منسي: الشرقية وسينا،، صـ، محمد عبد الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات، صـ١١٨.

[2] - انظر الملاحق، والوثيقة المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٢،١٤١،

(٣) L'Isthme de Suez العدد ١٥٥ الصادر فى أول ديسمبر ١٨٦٢ ص ٣٧٠ مجموعة السنة السابعة .

لما وقع الاختيار على مدينة الزقازيق كي تكون مركزا لهذه العملية وذلك لسهولة المواصلات المائية والحديدية إليها من جهات الدلتا، كان متوسط عدد العمال الذين ينقلهم القطار في كل مرة إلى الزقازيق ١٥٠٠ رجل من عمال السخرة، وكان من نتائج ذلك أن أكسبت الزقازيق أهمية كبيرة وانتعشت الحياة الاقتصادية فيها، ووفد إليها كثيرا من الأهالي والتجار يقيمون فيها محلات تجارية ومستودعات تموينية وأخذوا يترددون بين الزقازيق وبين ساحات الحفر في منطقة القناة، وقد أرسل فيض الله نوري مدير الشرقية إلى سعيد باشا تقريرا عن ازدهار الزقازيق قال فيه: إن بندر الزقازيق قد أصبح بلدا عامرا من إقامة كثير من التجار المسلمين والأوربيين، ومن إقامة العمال المشتغلين في حفر قناة السويس([1]).

ومنذ شهر يناير سنة ١٨٦٢م ازدادت أهمية الزقازيق إلى حد بعيد لأن الشركة كانت قد أنجزت في ٣ من ذلك الشهر حفر ترعة الماء العذب من قرية القصاصين إلى نفيشة وأعدتها للملاحة في نفس ذلك اليوم، ووجد بذلك شريان مائي متصل يربط الزقازيق بساحات الحفر في منطقة القناة، وأصبح يمر بالزقازيق في طريقهم إلى ساحات الحفر سفراء الدول وقناصلها وأمراء أوربا والشخصيات البارزة([2])

وكان لشركة القناة مكتب في الزقازيق يضم مندوبين عنها وعن المقاول العام للشركة، وكانت السلطة المحلية في الزقازيق تخطر المكتب بوصول أفواج عمال السخرة فيخف المندوبون لاستقبالهم ويقفون على عدد إفراد الفوج، ثم يقومون بفرزهم فيستبعدون العمال هذيلي الأجسام ويأخذون الشبان الأقوياء الأصحاء، ويوقعون إقرارا بتسلم أنفار السخرة ويذكرون فيه عدد الأنفار، ثم يرسل الإقرار إلى مدير المديرية التي وفد منها أفراد الفوج، وهكذا شاء تشجيع سعيد باشا للمشروع أن يهبط بالشعب المصري إلى سلع آدمية يتسلمها ويتصرف فيها حفنة من الأجانب المستخدمين في شركة القناة، وكان مكتب

[1] - انظر الملاحق، والوثيقة المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٥،١٤٦.

[2] - I,lsthme de suez العدد ١٥٨ الصادر في ١٥ يناير ١٨٦٣ ص٢١ مجموعة السنة الثامنة. هذا وتجد وصفا لمدينة الزقازيق: شوارعها وميادينها وفنادقها ومحلاتها العامة.

الشركة في الزقازيق على علم تام بسير عمليات الحفر وحاجة كل ساحة من ساحات الحفر إلى الأيدي العاملة، فعين مستخدموه لكل شيخ الجهة التي يعمل فيها أفراد فرقته، ثم تصدر الأوامر للفوج باستئنافالسفر إلى منطقة القناة سفرا على الأقدام تحت الحراسة الشديدة من قوات البوليس([1]).

أبو حماد:

كانت عملية تسليم عمال السخرة بواسطة موظفي الحكومة وتسلمهم بمعرفة مندوبي الشركة في منطقة الوادي بمديرية الشرقية، ولما نجم عن ذلك أن أصيبت مزروعات الوادي بأضرار بالغة فاختيرت أبو حماد بمديرية الشرقية مركزا يتجمع فيه العمال تمهيدا لترحيلهم إلى ساحات الحفر ثم ما لبث أن وقع الاختيار على مدينة الزقازيق.

بلبيس:

لقد تحمل أهالي بلبيس العناء مثلهم في ذلك مثل أشقائهم في باقي مدن المديرية والدليل على ذلك ورود ذكر بعض عمد ومشايخ قري بلبيس في الوثيقة الصادرة قي أول نوفمبر سنة ١٨٦١م تتضمن بعض عمد ومشايخ قري بلبيس الذين وقعوا لديلسيبس بأن عمال قراهم يتمتعون بقدر كبير من الراحة والرفاهية وهم يمارسون الرياضة ويتوفر عندهم المأكل والمشرب، وهم بذلك قد قلبوا الحقائق لسعيهم لإرضاء الوالي وديلسيبسن ومن المتوقع أن يكون تم ذلك لهم تحت الضغوط التي تعرضوا لها، وكان هذا الإدعاء الظالم لأهالي قري المديرية وغيرهم من مديريات الأقاليم المختلفة في بداية المشروع([2]).

أما عن رواج الحالة الاقتصادية فقد كان يفد إلى ساحات الحفر بعض التجار والباعة من مدينة بلبيس وهي بالطبع أقرب المدن إلى ساحات الحفر([3]).

---

[1] ـ عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٧.

[2] ـ الحسيني منسي: الشرقية وسنا،، صـ٢٤٦، انظر الملاحق والوثيقة المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٦، L,lshme de suez العدد ١٢٩ الصادر في أول نوفمبر ١٨٦١ ص ٣٣٩ مجموعة السنة السادسة.

[3] ـ الحسيني منسي: الشرقية وسيناء، صـ٢٤٥.

التل الكبير:

وكان طريق التل الكبير يبدو كأنه مغطى بالآدميين من كثرة عدد عمال السخرة، وفي نفس الوقت يقوم المكتب بإخطار مهندس أول ساحة الحفر التي سيتجه إليها أفراد الفوج، كما يخطر مفتش التموين بوصول الفوج وعدد أفراده.

وقد ساهمت مدن مديرية الشرقية برجالها في هذا المشروع الضخم ولم تبخل برجالها وعل سبيل المثال منية القمح والقرى التابعة لها

وقد ورد أسماء٢٩ فردا من مشايخ البلاد(١) من جهات منية القمح ، والعزيزية ، وزفتى، وأبو كبير، وبلبيس وغيرها، ومن بعض الأسماء المذكورة لشيوخ القرى، محمد شبار من العدلية، على زغلول من الجوسق، إبراهيم نصر من العزيزية، محمد أبو الزين شيخ الجديدة، وعيد عاشور من منية القمح وعدد أفراد فرقته ٧٥٧.

إصرار وعزيمة:

ولقد ببذل العمال كل جهد في سبيل إنجاز حفر هذه الترعة حتى إنهم كانوا يشتغلون في الليل على ضوء المشاعل التي كانت تضئ مساحات واسعة تمتد مسافة أربعة كيلو متر، وكان إسماعيل بك حمدي([2]) مندوب سعيد باشا في البرزخ يطوف في ساحات الحفر ليلا ونهارا، وأخيرا كللت الجهود بالنجاح، واستطاعت الشركة أن تحتفل في ٢٣ يناير سنة ١٨٦٢م ببلوغ ماء النيل إلى البرزخ، فنشرت الصحف في أوربا البرقيات الخاصة بذلك التي تلقتها من مصر عن هذا الحدث الهام.

[1]- الحسيني منسي: الشرقية وسنا،، صـ٢٤٦، انظر الملاحق والوثيقة المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٦، محاضرة ألقاها ديلسبس في باريس بتاريخ ٢٢ يونيو ١٨٦٢ ونشرت في جريدة l,lsthme de suez العدد الصادر في ١٥ يوليو ١٨٦٢ ص ص ٢٢٥- ٢٣١ مجموعة السنة السابعة.

[2]- عين أول محافظ لمحافظة القنال في عصر إسماعيل باشا، (الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٩، حاشية رقم١.

وكان ديليسبس قد استعد للاحتفال بهذا النجاح الذي أحرزه، فدعا مفتي الديار المصرية والعلماء ومطران الكاثوليك وأعضاء السلك القنصلي، وفي مقدمتهم قناصل فرنسا وإيطاليا والنمسا وهولندا وكثيرا من علية القوم في القاهرة والإسكندرية، وأعد الباشا قطارا خاصا لنقل المدعوين من القاهرة إلى الزقازيق حيث كان في انتظارهم القوارب فاستثقلوها إلى منطقة بحيرة التمساح، وأناب سعيد عنه في حضور الاحتفال إسماعيل بك حمدي المشرف على شئون العمال المصريين في أراضي البرزخ([1]).

ولما اجتمع المدعوون وقف ديليسبس على منصة رفع عليها العلم المصري، وطلب إلى الحاضرين الإصغاء ثم التفت إلى العمال المصريين فأزالوا السد الذي كان يفصل ماء النيل عن التمساح، ثم صدحت الموسيقى السلام المصري وعلت الهتافات من كل جانب، ثم ألقى المفتي خطابا استهله بالحمد لله والصلاة على النبي عليه الصلاة والسلام، ثم أشاد بالأعمال العظيمة التي قام بها سعيد باشا وديليسبس، ودعا الله لينصر السلطان عبد العزيز خان، ثم عَرَّجَ على فرنسا وامتدح حضارتها، ثم قصد رجال الدين وعلى رأسهم المفتي عقب الانتهاء من الاحتفال إلى مسجد نفيشة حيث أدوا فريضة الصلاة، وفي المساء مدت الموائد وأقبل إليها المدعوون وموظفو الشركة وعمالها الأجانب ورؤساء العمال المصريين([2]).

وكان سفر عمال الوجه القبلي يتم في السفر النيلية إلى القاهرة ومنها بالسكة الحديد إلى بتها فالزقازيق، نهاية الخط الحديدي في ذل ك الوقت ومن ثم يساقون زمرا كالأنعام إلى ساحات الحفر في منطقة القناة سيرا على الأقدام تحت الحراسة الشديدة من فرسان "القواصة" أي البوليس، وكانوا يقطعون المسافة الأخيرة في أربعة أيام. أما الرحلة بأكملها لعمال الوجه القبلي فكانت تستغرق وقتا يصل عادة إلى عشرين يوما تبعا لموقع المديرية التي يفدون منها([3]).

وكان عمال الوجه البحري يسافرون إلى الزقازيق إما بالسكة الحديد وإما في السفن النيلية تبعا لموقع المديرية التي يفدون منها واتصالها بالشبكة الحديدية المتواضعة وقتئذ أو عدم اتصالها بها.

حكاية شرقاوي كاو ورك عظيم (sharkawy cow work Greet)

---

[1] - الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٩،٢٤٨.

[2] - الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٩، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٧٩.

[3] - محمد مصطفى صفوت: إنجلترا وقناة السويس، صـ٣٠.

لقد قام أبناء مديرية الشرقية بأعمال عظيمة ومواقف جليلة خالدة أثناء عملية الحفر في ترعة الإسماعيلية وقناة السويس وقد كانت انتشرت الأمراض انتشارا بين العمال المصريين الذين ساهموا في حفر ترعة الماء العذب من القصاصين إلى بحيرة التمساح في الفترة الواقعة بين شهر إبريل سنة1861 م وبين يناير سنة 1862م نتيجة عملهم في رمال الصحراء طوال أشهر الحرارة الشديدة ولذا كان الرمد أكثر الأمراض شيوعا وانتشرت الدوسنتاريا ثم التهاب الكبد،

وفي أثناء ذلك حدث وباء للبقر الذي كان يعمل في حمل الرمال أثناء حفر الترعة الحلوة الإسماعيلية، فاضطر أبناء مديرية الشرقية بكل شجاعة وقوة وصبر في تحمل هذه الأعباء بأن قاموا بالأعمال التي كانت تقوم بها هذه الأبقار، فأطلق عليه لقب شرقاوي كا و ورك عظيم (Greet work cow sharkawy)أي الشرقاوي الذي يقوم محل أعمال هذه الأبقار، وهذا يدل على مدى المسئولية التي كانت على عاتق أبناء الشرقية والتضحيات التي قدموها من أجل إتمام هذا الحفر([1]).

وفي سنة ١٢٨٦هـ الموافق ١٨٦٩م:

دعا الخديوي إسماعيل أباطرة وملوك العالم وقريناتهم لحضور حفل افتتاح قناة السويس والذي تم في ١٦ نوفمبر ١٨٦٩، وقد كان حفلا أسطوريا وكان طبيعيا أن تكون البداية هي الاهتمام بزي العساكر وخاصة العاملين بالجوازات والصحة لأنهم في طليعة المستقبلين للملوك كما روعي الاهتمام بنظافة المدينة وتم حث التجار على توريد الخضروات واللحوم والأسماك كبيرة الحجم لبورسعيد لمواجهة الطلبات المتزايدة كما روعي إحضار الثلج من القاهرة، كذلك جهز عدد من السفن لإحضار المدعوين من الإسكندرية لبورسعيد. وكان الخديوي قد طلب من مديري الأقاليم أن يحضروا عددا من الأهالي بنسائهم وأطفالهم لحضور حفل الافتتاح فانتشروا على خط القناة من فلاحين ونوبيين وعربان بملابسهم التقليدية ومما زاد الأمر أبهة هو اصطفاف الجيش والأسطول المصري في ميناء بورسعيد بالإضافة لفيالقه على ضفاف القناة. وأقيمت ٣ منصات خضراء مكسوة بالحرير خصصت الكبرى للملوك والأمراء والثانية لليمين لرجال الدين الإسلامي والثالثة لليسار خصصت لرجال الدين النصارى وجلس بالمنصة الكبرى الخديوي إسماعيل وديليسبس والإمبراطورة أوجيني إمبراطورة فرنسا وفرنسوا جوزيف إمبراطور النمسا وملك

[1] - نقلا عن الأستاذ الدكتور حافظ شمس الدين عبد الوهاب عضو المجلس العلمي، وعضو مجمع اللغة العربية، وعالم الجولوجيا.

المجر وولي عهد بروسيا والأمير هنري أخو ملك هولندا وسفيرا إنجلترا وروسيا بالآستانة والأمير محمد توفيق ولي العهد والأمير طوسون نجل محمد سعيد باشا وشريف باشا ونوبار باشا والأمير عبد القادر الجزائري وقد بلغ عدد المدعوين من الوجهاء زهاء ستة آلاف مدعو وحتى يوم ١٥ نوفمبر كان قد تم استدعاء خمسمائة طباخ من مرسيليا وجنوا وتريستا([1]). وبعد أن تناول الجميع الغذاء على نفقة الخديوي عزفت الموسيقى بالغناء والنشيد الوطنى الفرنسي وتلا الشيخ إبراهيم السقا كلمة تبريك وقام أحبار الدين المسيحي وأنشدوا نشيد الشكر اللاتيني وشاركت فيه الإمبراطورة. وفي المساء مدت الموائد وبها شتى أنواع الأطعمة والخمور وانطلقت الألعاب النارية والتى تم استيرادها خصيصاً لهذا الغرض ومن هذا يتضح مدى التكاليف الباهظة التى عانتها الخزانة المصرية بما فيه من دعوات مجانية وتكاليف الطعام والخمور والإقامة وجولاتهم داخل البلاد وقد استخدم إسماعيل تلك المناسبة إظهارا لحضارة مصر ولمحاولاته إظهار مزيد من الاستقلالية عن الآستانة([2]).

وفي يوم ١٧ نوفمبر كان من المقرر عمل بروفة نهائية لقناة السويس كان القلق والاضطراب يسيطران على كل مكان خوفا من فشل حركة المرور بين البحرين، لاسيما بعد أن وقعت حادثتان خطيرتان في اليوم السابق للافتتاح، ففي أثناء عمل جسات للقناة تم العثور بالمصادفة على رأس صخرة كبيرة في وسط القناة كانت غائبة عن أعين المهندسين، ولحسن الحظ كان هناك متسع من الوقت لنزعها قبل بدء الاحتفال، وفي تلك الليلة عمل آلاف الفلاحون بأزرعهم ونجحوا في إخلاء الممر رغم سقوط الأمطار فوق رؤسهم، وفي اليوم التالي استقرت الأحوال الجوية في مصر وسطعت الشمس منبئة بجو بديع مما أعطى طابعا مميزا للاحتفال([3])

وَفِي ١٧ نوفمبرسنة ١٨٦٩ قدم الوافد ونعلى البرزخ وَفِي مقدمتهم إمبراطورة فرنسا وإمبراطور النمسا ووليا عهد ألمانيا وإيطاليا فقضوا اللَّيْلَة فِي مَدِينَة بورت سعيد فِي غَايَة السرُور، وَفِي صباح الْيَوْم التَّالِي قَامَ الْجَمِيع على الوابورات البحرية الَّتِي أُعدت لذَلِك ونزلوا فِي مَدِينَة الإسماعيلية حَيْثُ قضوا اللَّيْلَة فِي مَا لَايُوصف من الملاهي والمراقص والزينات وَفِي الْيَوْم الثَّالِث سَارُوا جَمِيعًا إِلَى السويس ثمّ أتوا إِلَى الْقَاهِرَة وَمِنْهَا رَجَعَ كل إِلَى بِلَاده إلا من أراد السياحة إِلَى الْجِهَات الْقبلية لمشاهدة آثَار مصر الْقَدِيمَة وَقد وَجه الخديوي كل همته إِلَى إكرام إمبراطورة فرنسا وتوفير أسباب الرَّاحَة لَهَا أثناء سياحتها فِي صَعِيد مصر([4]).

---

[1] - علي باشا مبارك، جـ١٨، صـ١٣٨،١٣٧، أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ٤٢٢، محمد عبد الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات، صـ١٦١،١٦٠.

[2] - محمد فريد بك: تاريخ الدولة العلية العثمانية، صـ٥٧٣،٥٧٢، الزركلي: الأعلام، جـ١، صـ٣٩، أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ٤٢٤.

[3] - انجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ٤٢٥.

[4] - محمد فريد بك: تاريخ الدولة العلية العثمانية، صـ٥٧٣، لورا لونج: ديليسبس وقناة السويس، صـ١٢٩، محمد طلعت حرب: قناة السويس، صـ٨٧، مطبعة الجريدة، ١٣٢٨هـ/١٩١٠م.

واخذ أيضا يُجهز مَا يلْزم لإقامة الْمُلُوك والوزراء من السرايات اللائقة بمقامهم وانشأ لَهُم سرَايَة فِي مَدِينَة الإسماعيلية الجديدة أنشأتها الشّركَة على نَفَقَة الْحُكُومَة بمليونين من الفرنكات

وفي ٢٠ نوفمبر سنة ١٨٦٩م تحمل الخديوي إسماعيل([1]) تكاليف الاحتفالات العالمية التي نظمها في الخليج ولم يتردد في دعوة آلاف الضيوف لهذه المناسبة([2]) قدم الوافدون على البرزخ وَفِي مقدمتهم إمبراطورة فرنسا وإمبراطور النمسا وولي عهد ألمانيا وايطاليا فقضوا اللَّيْلَة فِي مَدِينَة بورت سعيد فِي غَايَة السرُور وَفِي صباح الْيَوْم التَّالِي قَامَ الْجَمِيع على الوابورات البحرية الَّتِي أعدت لذَلِك ونزلوا فِي مَدِينَة الإسماعيلية حَيْثُ قضوا اللَّيْلَة فِيمَا لَا يُوصف من الملاهي والمراقص والزينات، فكانت ليلة لم يسبق لها مثيل وقد حضرها أكثر من مائة ألف نفس من داخل القطر بخلاف من حضر من البلاد الأجنبية، وكان عددهم قدر ذلك أو يزيد([3]) وَفِي الْيَوْم الثَّالِث سَارُوا جَمِيعًا إِلَى السويس ثمَّ أتوا إِلَى الْقَاهِرَة وَمِنْهَا رَجَعَ كل إِلَى بِلَاده إلا من أراد السياحة إِلَى الْجِهَات الْقبلية لمشاهدة آثَار مصر الْقَدِيمَة وَقد وَجه الخديو كل همته إِلَى إكرام إمبراطورة فرنسا وتوفير أسباب الرَّاحَة لَهَا أثناء سياحتها فِي صَعِيد مصر فاصحبها بنجله دو لتلو حُسَيْن باشا وبأعظم رجال هَذَا الْعَصْر([4]).

وكانت مواصفات القناة أثناء الافتتاح كانت كالتالي الطول الفعلي ١٦٤ كيلو متر: ٢ كيلو متر من القناة في مرسى بور سعيد، ١٦١ كيلو متر من القناة نفسها، واحد كيلو متر من القناة في مرسى السويس، ٢٢متر عرض في القاع، و٨ متر عمق([5]).

كم بلغت تكاليف إنشاء قناة السويس ومن قام بتحملها

---

[1] - الخديوي إسْمَاعِيل(١٢٤٥ - ١٣١٢ هـ = ١٨٣٠ - ١٨٩٥ م) إسماعيل (باشا) بن إبراهيم بن محمد علي الكبير: خديوي مصر. ولد في القاهرة، وتعلم بها ثم في فرنسة. وولي مصر سنة ١٢٧٩ هـ وهو أول من أطلق عليه لقب (الخديوية) من رجال أسرته. كان مولعا بالهندسة والرسم والتخطيط في طفولته، ولما ولي اتجه إلى تنظيم المدن وإنشائها. وفي أيامه أوصلت أسلاك البرق (التلغراف) وسكك الحديد إلى بلاد السودان، وأقيمت المنارات في البحر الأحمر وبنيت مدينة (الإسماعيلية) وأنشئ المتحف المصري والمكتبة الخديوية (المصرية) وتألفت شركات المياه والغاز في القاهرة والإسكندرية، وأقيم مرفأ الثانية، وتم حفر (ترعة السويس) وكان افتتاحها سنة ١٢٨٦ هـ - ١٨٦٩ م، ونكبت مصر بإنشاء المحاكم المختلطة (سنة ١٨٧٦ م) وكان مسرفا في الإنفاق على ملاذّه وعلى مشروعاته. ولي مصر وعليها من الدين ثلاثة ملايين جنية. واعتزلها وعليها نحو مئة مليون جنية. وأنشأ حكومة دستورية. ورضي بالمراقبة الأجنبية لخزائن مصر. وطلبت حكومتا انكلترة وفرنسة من حكومة الآستانة عزله، فعزل سنة ١٢٩٦ هـ (١٨٧٩ م) وقضى بقية أيامه في أوربة وتركية إلى أن توفي في الآستانة.، (خير الدين الزركلي: الأعلام، جـ١، صـ٣٠٨، دار العلم للملايين، الطبعة ١٥، ٢٠٠٢م).

[2] - نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٣٥٢.

[3] - علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣٨، محمد فبيد بك: تاريخ الدولة العلية العثمانية، صـ٥٧٣، تحقيق إحسان حقي، دار النفائس، بيروت/لبنان، ١٤٠١هـ/١٩٨١م، أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ٤٢٢ وما بعدها.

[4] - علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣٧،١٣٨، محمد فريد بك: تاريخ الدولة العلية العثمانية، صـ٥٧٢،٥٧٣، محمد طلعت حرب: قناة السويس، صـ٨٧.

[5] - أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ٤٢٧.

توجد في أرشيف قصر عابدين الملكي بالقاهرة العديد من الوثائق المتعلقة بالنفقات التي تحملتها الحكومة المصرية من أجل مشروع القناة، إحداها مكتوب باللغة العربية وتلخص في جدول توضيحي جميع النفقات، وتؤكد الوثائق الرسمية والأوراق الخاصة بالحكومة المصرية أن الخزانة المصرية قد تكلفت من أجل مشروع القناة ما يقرب من الـ ٢٠ مليون جنيه إسترليني أو ما يعادل نصف مليار فرنك، وهذا بالفعل رقم ضخم بالنسبة لتلك الفترة ولبلد زراعية تبلغ نسبة الأراضي القابلة للزراعة بها إلى ٠٠٠، ٣٠ألف كيلو متر، ولا يزيد عدد سكانها عن ٥ ملايين نسمة([1]).

هكذا تؤكد الوثائق الرسمية والأوراق الخاصة بالحكومة المصرية، أن الخزانة المصرية قد تكلفت من أجل مشروع القناة ما يقرب من الـ٢٠ مليون جنيه إسترليني أو ما يعادل نصف مليار فرنك، وهذا بالفعل رقم ضخم بالنسبة لتلك الفترة لبلد زراعي لا يزيد عدد سكانه عن ٥ ملايين نسمة.

كان الجنيه المصري يعادل أو قد يزيد قليلا عن الجنيه الإسترليني وتم احتسابه بـ٢٥.٩٢ فرنك، وهذا من قمة الظلم التي تحملتها مصر في تلك الفترة

أثر المشروع على مديرية الشرقية

الآثار الإيجابية والسلبية

الإيجابيات

كان لهذا الفتح آثار عملية واضحة؛ إذ قرَّبت القناة المسافات المادية بين الشرق والغرب، كما قربت المسافات المعنوية بين الشعوب الشرقية والغربية في اتجاهات تفكيرها وحضارتها، ومن إيجابيات هذا المشروع

١-إنشاء المدن الجديدة مثل مدينة بور سعيد والإسماعيلية ففي سنة ١٨٥٩ أنشئت مدينة بور سعيد في الموضع الذي اختاره ديليسبس([2]) حين ابتدأ في حفر القناة، وقد جاء في الخطط التوفيقية أن بورت سعيد بنيت عند وفود العمالة والشغالة من فرنسا وغيرها وأقاموا في أخصاص ليأووا إليها إلى أن بنيت دور ومساكن في محل أقامتهم ثم أخذت تزداد وتكثر حتى صارت بعد ذلك مدينة سميت بورت سعيد باسم المرحوم سعيد باشا أبقاء لذكره([3])، وكانت مدينة الإسماعيلية في أول أمرها عبارة عن أخصاص كان يقيم بها عمال ترعة البرزخ من مهندسين

[1]- انظر الملاحق، والوثيقة المنشورة في كتاب أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ٤٢٩، محمد السيد سليم: تأميم شركة قناة السويس، صـ٢٠٢.

[2]- محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢، صـ٦، سميت المدينة في بادئ الأمر التمساح وابتداء من ٤ مارس سنة ١٨٦٣م أطلق على المدينة اسم الإسماعيلية وذلك تكريما لجلوس الخديوي إسماعيل على العرش وأصبحت المقر العام للشركة، (نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ١٩١).

[3]- علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣٠، سعاد ماهر: محافظان الجمهورية، صـ١٨٤، صدقي عبد الملك: الشرقية وسينا، صـ٢٥٧.

وغيرهم، ولما اتسع ميدان الأعمال وكثر العمال قامت بقربها قرية ريفية تعرف بقرية العرب، وقد نشأت مدينة الإسماعيلية على أنقاض قرية كانت تسمى التمساح([1])، وابتداء من ٤ مارس سنة ١٨٦٣م أطلق على المدينة اسم الإسماعيلية وذلك تكريما لجلوس الخديوي إسماعيل على العرش([2]) وفي عهد الخديوي إسماعيل سميت الإسماعيلية فكانت المركز الرئيسي لجميع الأعمال وبها مقر المهندس المقيم ومركز إدارة الشركة ومكاتبه ومخازنها([3])، وقد أنشئت بخلاف بور سعيد على أساس مخطط من البداية سنة ١٨٦٣م وترتيبات ورسم مسبق، وكان ذلك على شكل هندسي مع بداية العمل بالحفر، ولقد بنيت مدينة الإسماعيلية من العدم فليس لها ماض ولا تاريخ([4])، فاستوطن الكثير من أبناء مديرية الشرقية من العمال وأصحاب الحرف في تلك المناطق الجديدة.

٢- تعتبر من أكبر أسباب عمارة مدينة السويس وصول مياه النيل إليها من الترعة الإسماعيلية

٣- لما وقع الاختيار على مدينة الزقازيق كي تكون مركزا لتجميع العمالة من الوجه البحري كان من نتائج ذلك أن أكسبت الزقازيق أهمية كبيرة وانتعشت الحياة الاقتصادية فيها، ووفد إليها كثيرا من الأهالي والتجار يقيمون فيها محلات تجارية ومستودعات تموينية وأخذوا يترددون بين الزقازيق وبين ساحات الحفر في منطقة القناة، وقد أرسل فيض الله نوري مدير الشرقية إلى سعيد باشا تقريرا عن ازدهار الزقازيق([5]) قال فيه: إن بندر الزقازيق قد أصبح بلدا عامرا من إقامة كثير من التجار المسلمين والأوربيين، ومن إقامة العمال المشتغلين في حفر قناة السويس ([6]).

ومنذ شهر يناير سنة ١٨٦٢ ميلادية ازدادت أهمية الزقازيق إلى حد بعيد لأن الشركة قد أنجزت في ٢٣ من ذلك الشهر حفر ترعة الماء العذبة من قرية القصاصين إلى نفيشة على مقربة من بحيرة التمساح وأعدتها للملاحة في نفس ذلك اليوم، ووجد بذلك شريان مائي متصل يربط الزقازيق بساحات الحفر في منطقة القناة، وأصبح يمر بالزقازيق في طريقهم إلى ساحات الحفر سفراء الدول

[1]- محمد رمزي: القاموس الجغرافي، جـ١، قسم٢، صـ٦، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ١٩٩٤م.

[2]- نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ١٩١.

[3]- علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣٢، عطية عمارة: الشرقية وسينا، صـ٢٦٨، سعاد ماهر: محافظات الجمهورية، صـ١٨٧.

[4]- انظر نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ١٩٣ وما بعدها.

[5]- أنظر الملاحق والوثائق المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٦،١٤٥، محفوظات قصر عابدين، ووأنظر مكاتبتين الأولى من نقولا فازاروف مفتش عموم السكة إلى فيض الله نوري مدير الشرقية، والثانية من مدير الشرقية إلى المعية السنية. محفظة رقم ٣٠ معية تركي وثيقة رقم ٥٦ ومرفقتها، وأنظر أيضا خطابا من مدير الشرقية إلى المعية السنية بتاريخ ١١ شوال سنة ١٢٧٩هـ في دفتر ٥٣٤ ذ.

[6]- عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٧.

وقناصلها وأمراء أوربا وأعضاء المجالس النيابية والغرف التجارية فيها وكثير من الشخصيات البارزة([1]).

٤- انتعاش التجارة ورواجها بسبب عملية البيع في المشروع من قبل أهالي مديرية الشرقية، فتم أنشاء سوق القصاصين تباع فيه الخضر واللحوم والطيور والبيض والفواكه التي يحضرها كثير من أهالي الشرقية والذين أصابوا من هذا العمل أرباحا وفيرة([2]).
٥- تحويل التجارة بين الشرق والغرب عن طريق رأس الرجاء الصالح واختصاره عبر قناة السويس.
٦- اتساع الرقعة الزراعية نتيجة لهجرات كثير من الأسر الشرقاوية إلى منطقة القناة واستقرارهم فيها وقيامهم باستصلاح الأراضي الزراعية، وإنشاء القرى الجديدة مثل قرية غزالة بسرابيوم والذي أنشأها أجداد عائلة حسون بقرية غزالة التي بالزقازيق فأطلق أبناء عائلة الحساسنة اسم قريتهم على القرية الجديدة بسرابيوم وجميع ما في هذه القرية من أبناء عائلة حسون.
٧- استخدام السكة الحديد بين مدينة الزقازيق والإسماعيلية والسويس ساعد على تسريع وتيرة العمل بالمشروع، وربط مديرية الشرقية بالسويس.
٨- استقرار وصول البضائع والأطعمة إلى العمال وذلك لتعهد أحد أبناء مديرية الشرقية بنقلها منفردا مما تسبب في تشغيل عدد ليس بالقليل من أبناء المديرية وتكسبهم من تلك التجارة.
٩- حفر ترعة الماء العذب (الترعة الحلوة) التي ساعدت في اتساع الرقعة الزراعية وإنشاء مناطق سكنية جديدة

١٠- استقرار عدد كبير من العمال في المدن الجديدة وبالتالي وفود عائلاتهم وقيامهم باستصلاح الأراضي مما تسبب في زيادة الأراضي الزراعية، بل استوطن عدد كبير من العمال في بلاد مديرية الشرقية في مدنها وقراها القريبة من الحفر كمنطقة بلبيس وأبي حماد والزقازيق
١١-كما ساعد مشروع حفر قناة السويس إلى نقل الخبرات الأجنبية إلى المصريين باحتكاكهم ببعض المهندسين والخبراء من بعض الدول المشاركة في هذا المشروع.
وخلاصة القول أنه لولا تقصير المسافة التي كانت تجتازها الترعة، وكذا الوفر في النفقات لتأخر حل مشكلة النقل سنوات أخرى، ولظل التموين يتعرض لكثير من الاضطرابات ، ولتعرضت حياة آلاف العمال المصريين للموت عطشا وجوعا، وإن حفر ترعة الماء العذب من القصاصين إلى التمساح يعد عملا ذا شأن عظيم، إذ لم تقتصر خدمات تلك الترعة على ربط ساحات الحفر وهي في قلب الصحراء بمراكز الدلتا وسهولة وصول السفن إليها من الزقازيق بل من القاهرة تحمل خيرات مصر

[1]- لنظر الملاحق والوثيقة المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٦.
[2]- الحسيني منسي: الشرقية وسيناء، صـ٢٤٣.

إلى الموظفين والعمال، بل كانت موردا عزيزا لا يقدر بثمن لماء الشرب أعز شيء عند ساكني الصحراء، ولقد تضاءلت متاعب الشركة إلى حد كبير بعد حفر هذه الترعة، وأصبحت ساحات الحفر وكأنها في قلب الدلتا، وبهذا تمت المواصلات الداخلية إلى البرزخ بعد مرور ثلاث سنوات من بدء الحفر، فعمدت شركة قناة السويس بعد حفر ترعة الماء العذب من القصاصين إلى بحيرة التمساح إلى مد تلك الترعة في اتجاه الجنوب حتى بلغت مدينة السويس.

السلبيات.

ولقد كانت ديون مصر الخارجية لبريطانيا وفرنسا في القرن التاسع عشر(لتمويل مشروع حفر قناة السويس) سببا مباشرا لاحتلال مصر عسكريا بواسطة بريطانيا عام ١٨٨٢ .

١-أنفاق الأموال الباهظة في حفلات الافتتاح قيل أنها تقرب من ١٦ مليون جنية([1]).

٢-بيع الخديوي إسماعيل أسهم الحكومة المصرية ،إلى الحكومة الإنجليزية بثمن بخس وهو أربعة ملايين جنيه، وهو يعادل ربع ما أنفقه في حفلات الافتتاح([2]).

٤-استقطاع جزء كبير من مساحة مديرية الشرقية وضمها إلى محافظة الإسماعيلية الوليدة مثل منطقة التل الكبير والقصاصين والمحسمة وسرابيوم وغيرها الكثير.

٥- فناء عدد كبير من الفلاحين من أبناء مديرية الشرقية نتيجة لانتشار الأمراض والأوبئة والطاعون.

٦- تأثر زراعة الأراضي الزراعية بشكل ملحوظ نتيجة هجرة الفلاحين إلى أماكن الحفر وترك زراعتها. صـــ١٥١ السخرة

٧- تؤكد الوثائق الرسمية والأوراق الخاصة بالحكومة المصرية أن الخزانة المصرية قد تكلفت من أجل مشروع القناة ما يقرب من الـ٢٠ مليون جنيه إسترليني أو ما يعادل نصف مليار فرنك، وهذا بالفعل رقم ضخم بالنسبة لتلك الفترة ولبلد زراعية تبلغ نسبة الأراضي القابلة للزر اعة بها حوالي ٣٠.٠٠٠ كيلو متر مربع، ولا يزيد عدد سكانها عن ٥ ملايين نسمة([3])، كان الجنيه المصري يعادل أو قد يزيدرقليلا عن الجنيه الإسترليني، وتم احتسابه بـ٢٥.٩٢ فرنك([4]).

٨- ترتب على تغيير العمال كل شهر إلى عدة نتائخ أثرت تأثيرا عميقا في الحياة المصرية، وكان من بينها أن ارتفع عدد العمال الذين يتغيبون عن حقولهم إلى ستين ألفا كل شهر، لأنه بينما يكون عشرون ألفا قائمين بالعمل في ساحات احفر يكون مثل هذا العدد من العمال في طريق عودتهم إلى قراهم، وعشرون ألف رجل

[1]- سعاد ماهر: محافظات الجمهورية، صـ١٩٣.
[2]- سعاد ماهر: محافظان الجمهورية، صـ١٩٥.
[3]- أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، سـ٤٣١.
[4]- أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صــ٤٣٠، محمد عبد الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات، صـ١٢٢.

آخرون في طريقهم من بلادهم إلى منطقة القناة أي بمعدل ٧٢٠ ألف مصري في العام في الوقت الذي لم يتجاوز عدد سكان مصر خمسة ملايين([1]).
٩- نقص الأيدي العاملة الزراعية بسبب أعمال السخرة الذي قدرهم سعيد باشا بنحو ثلاثمائة ألف فلاح كل سنة علاوة على الاوبئة والطاعون الفتاك الذي قتل الكثير من العمال

شخصيات شاركت بالمجهود العلمي منها:

محَّمد الشَّبَاسي ١٣١١ هـ ـ ١٨٩٤ م:
محمد الشباسي (بك) : طبيب مصري. تعلم بالأزهر، ثم بمدرسة الطب بأبي زعبل. وأرسل إلى فرنسة (سنة ١٨٣٢) وعاد (١٨٣٨) فعين مدرسا للتشريح، ثم طبيبا خاصا لشركة قناة السويس، وكان الدكتور محمد الشباسي وآخر أوربي يسمى zuridi r قد جابها الموقف بشجاعة عندما انتقل وباء الكوليرا إلى منطقة سرابيوم في ١٨ يونيو سنة ١٨٦٥م إلا أن الطبيب الأوربي قد انتقلت إليه العدوى وتوفي، وكانت وفاته سببا في انتشار الذعر بين العمال وتركوا المنطقة وترتب على ذلك أن خلت تماما ساحات الحفر في سرابيوم من العمال([2]).
ومات عن نحو ٩٠ عاما. له (التنقيح الوحيد في التشريح الخاص الجديد - ط) ثلاثة أجزاء، و (التنويرفي قواعد التحضير ([3]).
(٠٠٠ - ١٢٨٠ هـ = ٠٠٠ - ١٨٦٤ م)
إبراهيم رمضان: مهندس مصري، من بلدة الشبانات (بالشرقية) أرسل في عهد محمد علي إلى فرنسة، فتعلم الهندسة والرياضيات وعاد إلى مصر سنة ١٢٥١هـ فعين مدرساً بمدرسة (المهندسخانة) وترجم عن الفرنسية (القانون الرياضي في تخطيط الأراضي - ط) و (اللآلي البهية في الهندسة الوصفية - ط) واشترك في ترجمة (الروضة الزهرية في الهندسة الوصفية - ط) وكان أحد مهندسي قناة السويس([4]).
أسماء مديري الشرقية الذين تولوا منصب مدير الشرقية (محافظ) منذ حفر قناة السويس حتى سنة ١٩٠٠م
بيان بأسماء من تولوا مديري الشرقية من بداية حفر قناة السويس حتى سنة ١٩٠٠م
المرحوم نوري باشا والذي كان مديرا للشرقية في بداية حفر قناة السويس
حسن بك حلمي – محمد باشا فوزي الأول -حسن بك حلمي - إسماعيل باشا حمدي – محمد باشا رستم- عيداروس بك الحوت- محمد بك سعيد الأول- سليمان باشا أباظة- إبراهيم باشا أدهم- أحمد باشا الشمسي- محمود باشا البارودي- محمد باشا

[1] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٥١.
[2] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٧٦.
[3] - الزركلي: الأعلام، جـ٦، صـ١٥٧،. مكتبة المثنى، بيروت، دار إحياء التراث العربي.
[4] - الزركلي خير الدين بن محمود: الأعلام، جـ١، صـ٣٩، دار العلم للملايين، الطبعة الخامسة عشر، ٢٠٠٠م.

فوزي الثاني- إبراهيم بك زكي- أحمد بك ناشد- إلياس باشا محمد- علي باشا غالب- علي باشا ثابت- سعد الدين باشا- أحمد باشا فريد الثاني- محمد بك فايز- علي باشا آصف- مصطفى باشا وهبي- محمد بك سعيد الثاني- عدلي باشا يكن- عمر ببك رشدي.

خاتمة

لقد تم بعد افتتاح قناة السويس وصل البحر الأحمر بالبحر المتوسط وأصبح العبور ممكنا واستفادت السفن الأوربية من اختصار المسافة خاصة في اتجاه الهند، وقد تحمل الخديوي إسماعيل تكاليف الاحتفالات العالمية التي نظمها في الخليج من ١٧ إلى ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩م، ٨ولم يتردد في دعوة آلاف الضيوف لهذه المناسبة وليس هذا إلا دعما إضافيا لاستكمال مشروع ساندته الدولة ماديا ومعنويا، ولقد شارك فيه أبناء مصر بعرقهم ودمائهم بل وجادوا بأرواحهم في سبيل هذا الحلم الذي تحقق بفضل التضحيات التي قدموها.

ولا ننسى في هذا المقام الدور الذي لعبه ديلسيبس رئيس الشركة في عملية حفر قناة السويس وجمعه لرأس المال وإقناع الأوساط السياسية والتجارية والدبلوماسية بهذا المشروع الضخم بكل تصميم ومثابرة وتحديا للمكان والزمان.

كما ساعد هذا المشروع في التعرف على الآخرين من الأجانب ومعرفة ثقافتهم ولغتهم المتعددة، ومعرفة عاداتهم وطباعهم عن قرب .

بفضل عمال السخرة الذين كانوا الرواد الأوائل الذين جعلوا من منطقة القناة الصحراوية أماكن عامرة تهوى إليها أفئدة الناس، فكانوا السبب الرئيسي في إنشاء القرى والمدن واستصلاح الأراضي وهجرة بعض المصريين إلى هذه المدن الجديدة واستوطنوها.

المصادر

١- ابن عبد الحكم عبد الرحمن بن عبد الله:: فتوح مصر والمغرب، مكتبة الثقافة الدينية، ١٤١٥.
٢- ياقوت الحموي: معجم البلدان، دار صادر، بيروت ١٩٩٥م.
٣- المقريزي أحمد بن علي: المواعظ والاعتبار، دار الكتب العلمية، بيروت، الطبعة الثانية ١٤١٨هـ، وطبعة مكتبة مدبولي.
٤- ابن شمائل البغدادي: مراصد الاطلاع، دار الجيل، بيروت ١٤١٢هـ.
٥- القلقشندي أحمد بن علي: صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، دار الكتب العلمية، بيروت/ لبنان.
٦- أبو المحاسن بن تغري بردي: النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، دار الكتب، مصر.

٧- السيوطي عبد الرحمن بن أبي بكر: حُسن المحاضرة في تاريخ مصر والقاهرة، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم، دار إحياء الكتب العربية، الطبعة الأولى، القاهرة ١٣٨٧هـ/١٩٦٧م
٨- علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، الطبعة الأولى، بولاق ١٣٠٦.

٩- كحالة عمر: معجم المؤلفين، الناشر: مكتبة المثنى - بيروت، دار إحياء التراث العربي بيروت، دار العلم للملايين، الطبعة ١٥، ٢٠٠٢م).

المراجع

١٠- نتالي مونتل: حفر قناة السويس المشروع والتنفيذ (١٨٥٩-١٨٦٩) دراسة في تاريخ الممارسات التقنية، ترجمة د/ عباس أبو غزالة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠١٥م.
١١- أنجلو سامارکو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، وفقا للوثائق المصرية والأوربية غير المنشورة، ترجمة ولاء عفيفي عبد الصمد وآخرون، مطبعة دار الكتب القومية، الطبعة الأولى ٢٠١٥/١٤٣٦هـ

١٢- حسن إبراهيم حسن: تاريخ عمرو بن العاص، القاهرة، ١٩٢٤م، مطبعة القدس، الطبعة الثانية.
١٣- محمد فتحى الشاعر: الشرقية في عصرى سلاطين الأيوبيين والمماليك

١٤- سعاد ماهر: محافظات ، ترجمه عباس أبو غزالة، الهيئة المصريوة العامة للكتاب٢٠١٥م الجمهورية العربية المتحدة وآثارها الباقية في العصر الإسلامي، طبعة المجلس الأعلى للشئون الإسلامية، القاهرة١٣٨٦هـ/١٩٦٦م.
١٥- محمد رمزي: القاموس الجغرافي للبلاد المصرية القديمة حتى سنة ١٩٤٥، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ١٩٩٤م.
١٦- جواد علي: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار الساقي، الطبعة الرابعة، ١٤٢٢هـ/٢٠٠١م).
١٧- محمد فبيد بك: تاريخ الدولة العلية العثمانية، تحقيق إحسان حقي، دار النفائس، بيروت/لبنان، ١٤٠١هـ/١٩٨١م.
١٨- الحسيني منسي وآخرون: الشرقية وسينا، بحث منشور بمنطقة الزقازيق التعليمي، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، القاهرة ١٣٦٨هـ/١٩٤٩م.

١٩- جورج حليم كيرلس: قناة السويس من القدم إلى اليوم، دار المعارف.
٢٠- رءوف عباس: كبار الملاك والفلاحين في مصر ١٨٣٧-١٩٥٢، القاهرة ١٩٩٨م.

٢١- مصطفى الحناوي: قصة قناة السويس، الهيئة العامة لقصور الثقافة، الطبعة الثانية ٢٠٠٦م.
٢٢- عبد العزيز محمد الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٨٣، منشأة المعارف الحديثة، الطبعة الأولى ١٩٥٨م.

٢٣- محمد أبو النصر وآخرون: قناة السويس حقائق ووثائق، القاهرة ١٩٥٦م.
٢٤- محمد فريد بك: تاريخ الدولة العلية العثمانية، تحقيق إحسان حقي، دار النفائس، بيروت/ لبنان، الطبعة الأولى، ١٤٠١هـ/١٩٨١م.
٢٥- محمد سهيل طقوش: تاريخ الخلفاء الراشدين الفتوحات والإنجازات السياسية، ، دار النفائس، الطبعة الأولى، ١٤٢٤هـ،٢٠٠٣م.

٢٦- محمد عبد الرحمن حسن سعد: قناة السويس وسط الصراعات المختلفة وأثرها على أمن المنطقة، وزارة الدفاع، هيئة البحوث العسكرية، الفاهرة ١٩٨٢م.

٢٧- محمود صالح منسي: مشروع قناة السويس بين اتباع سان سيمون وفردينال ديليسبس، دار الطباعي العربي، القاهرة.

٢٨- محمد طلعت حرب: قناة السويس، مطبعة الجريدة،١٣٢٨هـ/١٩١٠م.

٢٩- محمد السيد سليم: تأمين شركة قناة السويس دراسة في عملية اتخاذ القرار، دار الفجر، القاهرة ٢٠٠٢م.

٣٠- لورا لونج: ديليسبس وقناة السويس عبقرية الإنسان والتاريخ، ترجمة محمد فريد حجاب، المركز القومي للترجمة، الاطبعة الأولى ٢٠١٠م.

٣١- محمد مصطفى صفوت: إنجلترا وقناة السويس ١٩٥١/١٨٥٤، مطابع رمسيس، الإسكندرية ١٩٧٢م.-

٣٢- محمد رمزي: القاموس الجغرافي للبلاد المصرية القديمة حتى سنة ١٩٤٥، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ١٩٩٤م

٣٣- المعجم الوسيط: ،،،جـ١، صـ٤٢١، مجمع اللغة العربية بالقاهرة، إبراهيم مصطفى / أحمد الزيات / حامد عبد القادر / محمد النجار: الناشر: دار الدعوة.

الــــوثـــائـــق الـــمــنـــشـــورة

القاهرة: محفوظات دار الكتب،إحافظة السويس رقم ١٦ رسالة من أوتري سفير قنسط المصادر: تقارير مدير عام الأشغال(153AQl161OA AN)وثائق ترعة الماء العذب.

تقارير مدير عام الأشغال(153AQl161OA AN)وثائق ترعة الماء العذب.

(AN 153AL TEP44) (تقارير دكتور أوبار—الطبية المنشورة في

مجلةL,ISTHME DE SUEZ

لافالي: مداخلة بتاريخ ٢٦ يوليو ١٨٦٧م..op.cit.p.267

تقرير مدير عام الأشغال، ديسمبر سنة ١٨٦٠م

1610A.AN/ م153AQ

العدد ١٢٩ الصادر في أول نوفمبر ١٨٦١، صـ٣٣٩، مجموعة السنة السادسة، l,isthme de suez

محاضرة ألقاها ديلسبس في باريس بتاريخ ٢٢ يونيو ١٨٦٢ ونشرت في جريدة l,Isthme de suez العدد الصادر في ١٥ يوليو ١٨٦٢ ص ٢٢٥- ٢٣١ مجموعة السنة السابعة.

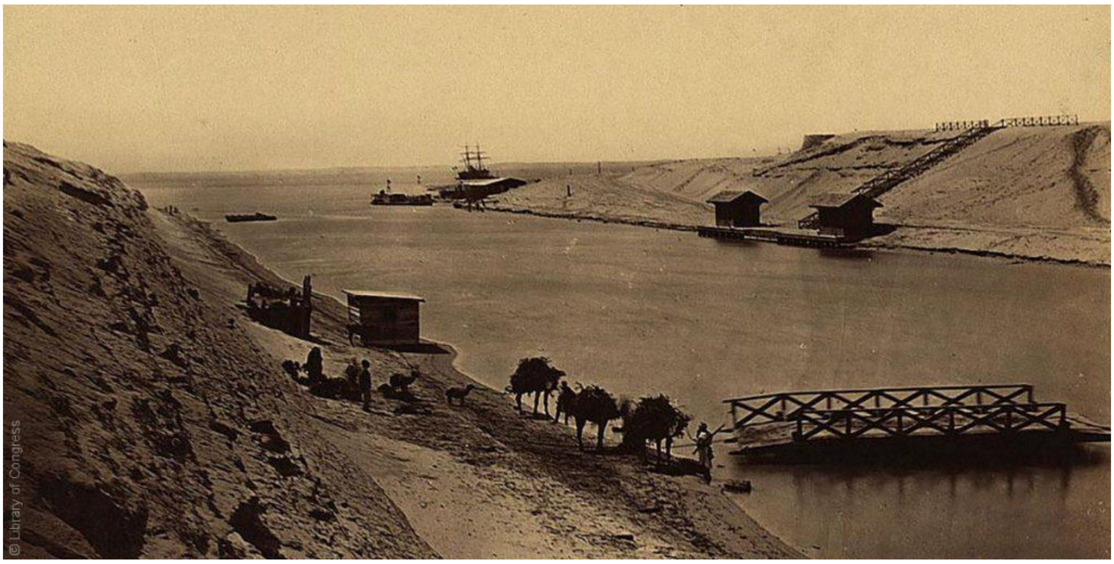
محفوظات قصر عابدين: محفظة ٢٨ معية تركي، وثيقة رقم ٥٦٢ بتاريخ ١٩ ذي القعدة ١٢٧٨ (١٨ مايو ١٨٦٢)، وأنظر الرد على ذلك التقرير في وثيقة رقم ٦٢١ بتاريخ ٢٠ ذي الحجة ١٢٧٨ (١٨ يونيو ١٨٦٢) في نفس المحفظة.

تقرير bougouin طبيب ترعة الكماء العذب الذي أشرف على الحالة الصحية بين عمال السخرة أثناء حفر الترعة. وقد رفع هذا التقرير في ١٥ مارس ١٨٦٢ إلى روش aubert roche كبير أطباء الشركة ونشرته جريدة l,isthme de suez في العدد ١٤٠ الصادر في ١٥ أبريل ١٨٦٢ ص ص ١٢٢- ١٢٨ مجموعة السنة السابعة.

L,lshme de suez العدد ١٢٩ الصادر في أول نوفمبر ١٨٦١ ص ٣٣٩ مجموعة السنة السادسة.

I,lsthme de suez العدد ١٥٨ الصادر في ١٥ يناير ١٨٦٣ ص٢١ مجموعة السنة الثامنة. هذا وتجد وصفا لمدينة الزقازيق: شوارعها وميادينها وفنادقها ومحلاتها العامة.

زار وفد من مشروع ذاكرة مصر المعاصرة بمكتبة الإسكندرية مقر الأسرة الطحاوية بمحافظة الشرقية للحصول على الصور والوثائق التى أهداها الشيخ محمد سعود الطحاوى لموقع ذاكرة مصر المعاصرة على الإنترنت modernegypt.bibalex.org.


© Library of Congress